STRUCTUURSCHETS ZANDVOORT

WOONPLAATS EN MODERNE BADPLAATS MET EEN HISTORISCHE KERN

wonen, werken, recreëren, winkelen, flaneren
bij strand en duin

Zandvoort, december 1996

COLOFON:

productie:



Sector Grondgebied
afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

Sector Eigendommenbeheer
afdeling Civieltechniek (verkeersaspecten)

Stafbureau Voorlichting en PR (communicatie)

in co-productie met:
VHP Stedebouwkundigen en landschapsarchitekten, Rotterdam

verkeersadviezen:
Verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng, Deventer

externe begeleidingscommissie:
Provincie Noord-Holland, Dienst Ruimte en Groen
Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam/Haarlem
Ondernemersvereniging Zandvoort
Rijksconsulent voor Economische Zaken in Noord-Holland

foto's:
Gemeente Zandvoort:
afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Bureau Voorlichting
archief Cultureel Centrum
Regionale VVV Zuid-Kennemerland
Monumentencommissie Zandvoort
Slagboom en Peters
Arnold van der Zee
Persbureau Zandvoort, Bram Stijnen

drukwerk:
Van Petegem, Zandvoort.

DETAILS VAN DE OPENBARE RUIMTE IN ZANDVOORT



beeld van Kees Verkade aan de boulevard Barnaart.



lantaarnpalen van Zandvoort, in 1920 speciaal vervaardigd bij de firma Nering Bögel te Deventer.



OVERZICHT ONTWIKKELINGEN



GROENE WIG

KWALITEIT WOONOMGEVING VERBETEREN

UITWISSELING WOONGEBIED - DUINGEBIED

ONTWIKKELEN VAN DE POLEN; NADRUK OP DE OPENBARE RUIMT

AANDACHT VOOR VERKEERSPROBLEMEN

REALISEREN (REGIONALE) FIETSVERBINDING

VERBINDINGEN\RELATIES DEELGEBIEDEN VERBETEREN

WOONGEBIEDEN

DUINGEBIED

GRAN DORADO

CIRCUIT

HOOFDSTUKINDELING STRUCTUURSCHETS pagina

VOORWOORD

1. DE STRUCTUURSCHETS VOOR ZANDVOORT
- 1.1. Doel van de structuurschets 1
- 1.2. Functies, draagvlak en werkwijze 1

2. DE RODE DRAAD EN HET STREEFBEELD
- 2.1. Belangrijkste doelstelling 4
- 2.1.1. Verbeteren van identiteit en imago
- 2.1.2. Discussies over Zandvoort
- 2.1.3. Kwaliteit en openbare ruimte
- 2.2. Globaal streefbeeld 7
- 2.2.1. Evenwichtige uitbouw van woonplaats en badplaats
- 2.2.2. De lijnen van woonplaats en badplaats
- 2.2.3. De hoofdlijnen in steekwoorden

3. ACHTERGRONDINFORMATIE OVER ZANDVOORT
- 3.1. Historische ontwikkeling 12
- 3.2. Ruimtelijke opbouw en knelpunten 17
- 3.3. Bevolking/wonen/voorzieningen 18
- 3.4. De regio en Zandvoort 24
- 3.5. Zandvoort in de duinen 25

4. TOERISME EN RECREATIE
- 4.1. Levensader van Zandvoort 27
- 4.1.1. Belang van toerisme
- 4.1.2. Bezoekers van de kust en Zandvoort
- 4.2. Wat kan Zandvoort de komende periode bereiken 30
- 4.2.1. Sterk door samenwerken
- 4.2.2. Het doel
- 4.2.3. Zandvoort in beeld
- 4.2.4. Zandvoort in perspectief

5. VERKEER IN EN OM ZANDVOORT
- 5.1. Schets van de problematiek 35
- 5.1.1. Historische ontwikkeling en stand van zaken
- 5.1.2. Invalshoek voor verkeer in de Structuurschets
- 5.1.3. Parkeerproblematiek
- 5.1.4. Conclusies
- 5.2. Oplossingsrichtingen 38
- 5.2.1. Verkeersafwikkeling
- 5.2.2. Openbaar Vervoer
- 5.2.3. Fietsverkeer

pagina

5.3. Verkeer binnen Zandvoort 43
5.3.1. Zomer en winter
5.3.2. Enkele zaken nader belicht
5.3.3. Verkeersveiligheid

6. HOOFDLIJNEN VOOR BELEID
6.1. Ruimtelijk Beleid 47
6.2. Wonen in Zandvoort 48
6.3. Openbare ruimte, architectuur en stedenbouw vanuit een kwaliteitsgedachte 48
6.4. De economische belangen van Zandvoort 50
6.5. Verkeer in en rond Zandvoort 50

7. ANALYSE VAN GEBIEDEN IN ZANDVOORT; DE GOEDE EN MINDER GOEDE KANTEN MET VOORSTELLEN VOOR OPLOSSINGEN
7.1. De Polen: Belangrijke trekpleisters voor sociaal en recreatief leven. 53
7.1.1. Aandacht en prioriteit voor de polen
7.1.2. De kern-pool: het oude centrum als geheel
7.1.3. De vervoerspool: het station met voorplein
7.1.4. De pool tussen centrum en zee: Badhuisplein
7.1.5. De pool tussen station en strand: de omgeving Palacehotel/Dolfiramagebied
7.2. De Vlakken; woonwijken, recreatie- en werkgebieden 66
7.2.1. De kustlijn en boulevardzone:
Gebied Noord Boulevard
Gebied Centrum Boulevard
Gebied Zuid Boulevard
Het strand
7.2.2. De vlakken ten noorden van de spoorlijn: 77
Circuit en omgeving
Gran Dorado en omgeving
Gebied Oud Noord
Woongebied Nieuw Noord
Bedrijvenzone Nieuw Noord
7.2.3. De vlakken ten zuiden van de spoorlijn: 88
Het gebied tussen Centrum en Kostverlorenpark
Gebied Zuid
Bentveld
7.3. Het groene Zandvoort 96
Buitengebied en groen in Zandvoort
Begraafplaats
Golfterrein

8. GELEIDELIJKE UITVOERING
8.1. Samenwerking bij de uitvoering 102
8.1.1. Inhoud en vervolg geven aan de Structuurschets
8.1.2. Samenwerken met bedrijfsleven en investeerders
8.1.3. Mobiliseren van kennis van de bewoners
8.1.4. Inzet bij overleg en samenwerking
8.2. Strategie en fasering 105
8.2.1. De inzet van de gemeente
8.2.2. Fasering

Bijlagen:

1. Traject Structuurchets en discussieronde met de bevolking van Zandvoort
2. Bevolkingsontwikkeling, woningvoorraad en woningbehoefte
3. Detailhandel en werkgelegenheid
4. Bronnen

VOORWOORD

Het is boeiend en uitdagend het ruimtelijk beeld voor de gemeente Zandvoort in de komende tien jaar te schetsen. In de structuurschets is Zandvoort als onze gezamenlijke woon- werk en leefwereld het onderwerp. Kort gezegd draait het om de vragen: wat kunnen we verbeteren, welke knelpunten kunnen we oplossen, welk imago en welke identiteit zien we voor ons de komende tien jaar.

De structuurschets geeft de koers naar een voorspoedige ontwikkeling van onze gemeente. Deze koers is alleen maar uit te zetten als veel zaken in samenhang worden bekeken. De structuurschets geeft de samenhang in ruimtelijke ontwikkelingen, de afwegingen en de soms moeilijke beslissingen.

Uit alles blijkt dat het hoog tijd wordt om een structuurschets te hebben. Het is belangrijk voor de communicatie met de bewoners en bedrijven over de ruimtelijke wensen en inrichting. Het is een gids bij verdere beslissingen in de raad. Het is ook belangrijk voor investeerders die structureel willen investeren in onze gemeente. Bovendien willen de hogere overheden bij overleg met de gemeente een duidelijk beeld hebben van wat de gemeente zelf wil. Kortom: zonder een samenhangend toekomstbeeld van ontwikkelingen is een goed afgewogen beleid wel heel moeilijk.

Daarom zijn wij in 1994 opnieuw begonnen een structuurschets te maken voor Zandvoort. Wij hebben daarbij goed geluisterd naar alles wat in de periode 1992/1993 naar voren is gebracht over de toenmalige ontwerp-Struktuurschets "Zandvoort zet je troeven in."



Daarin werd sterk gekeken naar die gebieden die mogelijkheden voor veranderingen in zich hebben: een sprong naar een vernieuwd Zandvoort als recreatie-gemeente, vooral langs de boulevard. Een aanpak voor de hoofdwegenstructuur zat daar ook in. Samen met aandacht voor het behoud van het historische centrum was dat in grote trekken het beeld.

In de structuurschets van 1996 zijn deels ook zaken herkenbaar uit de vorige schets. We praten over dezelfde gemeente, met kenmerken en knelpunten die in vier jaar weinig veranderd zijn. Toch heeft het goed luisteren naar de wensen van het college, raad en bewoners nu geleid tot een andere opzet voor de structuurschets, tot het denken in geleidelijke stappen.

Wat voorop staat is het bevorderen van het woon- en leefklimaat in Zandvoort. Dit betekent veel aandacht voor de inrichting en het beheer van de woonwijken, aandacht voor langzaam verkeer, goede bereikbaarheid van het omringende duingebied. Hierbij hoort ook een duidelijk beleid over het behouden van het karakteristieke van Zandvoort, met monumentenbeleid en welstandsbeleid.

Daarnaast wil Zandvoort als recreatie-gemeente niet alleen mee blijven tellen, maar zich ook voortdurend blijven vernieuwen. De inzet is daarbij door geleidelijke vernieuwing en vervanging van bebouwing en herinrichting te komen tot een grotere kwaliteit. Een kwaliteit die vooral ook zal betekenen dat de openbare ruimte, de flaneer- en verblijfsruimte goed en zorgvuldig wordt ingericht. Daar profiteren niet alleen de bezoekers van; voor de Zandvoorters is dit minstens zo belangrijk.



De aandacht concentreert zich vooral op vier centraal gelegen gebieden in en rond het centrum, de "polen". Actief wordt hier toegewerkt naar herinrichting en waar nodig vernieuwing, met een goede menging van wonen, recreëren en toeristisch/recreatieve voorzieningen.

De afgelopen vier jaar is er al veel nieuw beleid ontwikkeld dat gericht is op kwaliteitsverhoging. Dit beleid vormt een van de bouwstenen van de structuurschets. Daardoor zit er veel continuïteit in de plannen en voornemens, niet alles is nieuw. Bij de nieuwe zaken die naar voren komen staat voor elk onderwerp en elk deelgebied voorop hoe de nieuwe ontwikkelingen positief bijdragen aan het geheel.

Voor de verkeersproblematiek in en rond Zandvoort zijn doelstellingen geformuleerd die een aanpak op regionaal niveau vragen, daarnaast komt de aanpak binnen Zandvoort zelf en de uitwerking in de deelgebieden aan de orde.

Voor u ligt de nieuwe structuurschets van Zandvoort. Een structuurschets die meer biedt dan een plaatsbepaling nu. Het is een leidraad voor de toekomst, een kader voor overleg, communicatie en uitvoering, een gids voor beslissingen in de raad.



DE STRUCTUURSCHETS VOOR ZANDVOORT.

1.1. Doel van de structuurschets.

De structuurschets geeft een beeld van de kansen en mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen in heel Zandvoort: een doorkijk naar de identiteit en het imago op middellange termijn, de komende tien jaar.
Dit samenhangende beeld van de gemeente dient als denkkader en richtinggevende sturing voor plannen van gemeentebestuur èn burgers. Daardoor kan worden voorkomen dat allerlei losse plannen, ideeën en oplossingen onbedoeld weer nieuwe problemen oproepen doordat een afwegingskader ontbreekt.

Vanuit deze samenhang zullen toekomstige plannen worden opgestart, getoetst en uitgevoerd. Nieuwe bestemmingsplannen en deelplannen richten zich naar de beelden van de structuurschets.

In wezen gaat het om twee hoofdzaken. De schets geeft een beeld van de functies en randvoorwaarden voor de ruimtelijke ontwikkeling van de totale gemeente en de verschillende deelgebieden. Vervolgens geeft het een visie op de meest gewenste ontwikkelingen in hoofdlijnen voor de hele gemeente en deelgebieden, als sturing voor de ruimtelijke processen de komende jaren.

1.2. Functies van de structuurschets, draagvlak en werkwijze.

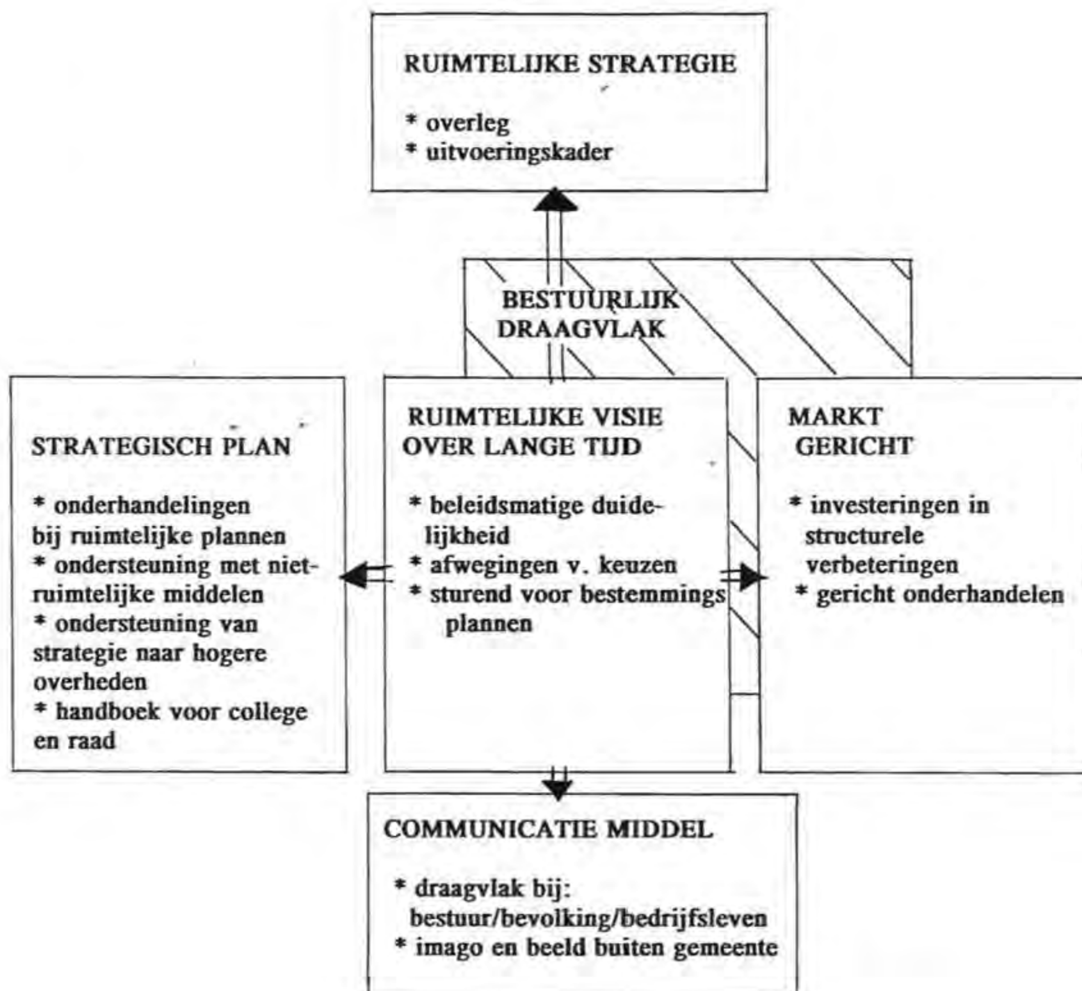
In de woorden 'samenhangend beeld' en 'richtinggevende sturing' zit al vervat dat een structuurschets meerdere functies kent:

* de structuurschets als visie:
vanuit de ruimtelijk-economische mogelijkheden geeft de structuurschets een kader voor de identiteit van de gemeente, zij brengt samenhang in het gemeentelijk beeld en beleid voor ruimtelijke plannen. De schets geeft daarmee tevens de lijn naar duidelijk beleid voor de langere termijn en de afwegingen voor bepaalde keuzen.

*de structuurschets als communicatieplan:
de doelstellingen en beelden van de structuurschets moeten worden gedragen door bestuur, bevolking, bedrijfsleven en hogere overheden. Over het plan is daarom in de beleidsvormende fase een discussie-ronde gehouden met bewoners, instellingen en bedrijven. Ook na vaststelling van de schets zal de dialoog verder gaan bij opzetten en uitvoeren van deelplannen.

*de structuurschets als strategisch plan en als ruimtelijke strategie:
de ideeën over ruimtelijke inrichting in de structuurschets krijgen een verbinding naar de gewenste beleidslijnen en onderhandelingen voor ruimtelijke uitwerkingsplannen. Dit geldt ook voor niet-ruimtelijke instrumenten en middelen die de ruimtelijke plannen ondersteunen.
De schets vormt de basis voor overleg met maatschappelijke instanties, marktpartijen, bedrijfsleven, hogere overheden etc. voor procesmatige uitwerking van de ideeën.

*de structuurschets als marktgericht plan:
de totaalvisie van ruimtelijke inrichtingslijnen samen met ruimtelijk-economische ontwikkelingen maakt gericht onderhandelen met derden over uitvoeringsaspecten mogelijk.



Al deze functies zijn alleen te vervullen als ook het proces van totstandkoming van de structuurschets zelf aan belangrijke voorwaarden van overleg en discussie heeft voldaan. Draagvlak is zowel bij dit proces als later bij de geleidelijke uitvoering van de plannen van het grootste belang.
De stappen voor het opstellen van de structuurschets zijn goedgekeurd door de gemeenteraad in september 1994. Daarna is een projectteam geformeerd vanuit meerdere afdelingen van de gemeente Zandvoort en het bureau VHP , stedebouwkundige en landschapsarchitekten. Een begeleidingscommissie heeft op belangrijke momenten advies over de ideeën en uitvoering gegeven. In deze begeleidingscommissie hebben leden van het College van BenW zitting, vertegenwoordigers van de Provincie Noord-Holland, Ministerie Economische Zaken, de Kamer van Koophandel en afgevaardigden van het Zandvoortse bedrijfsleven.

Tussentijdse terugkoppeling naar het bestuur van de gemeente heeft twee maal plaatsgevonden. De eerste maal in juni 1995 op een werkconferentie waar de doelstellingen en uitgangspunten voor de structuurschets zijn doorgesproken. De tweede maal is dit gebeurd in juni 1996 bij de behandeling van de Doelstellingennota Structuurschets in de raadscommissies van Ruimtelijke Ordening en Financiën, gevolgd door een bespreking in de gemeenteraad op 25 juni 1996. De raad heeft zich toen achter de doelstellingen en uitwerkingen geschaard.

Tussen deze twee mogelijkheden van het bestuur om zich uit te spreken over de doelstellingen en het beleid voor de structuurschets is een discussieronde geweest met de bewoners en organisaties in Zandvoort. Eind 1995 is op vier avonden in verschillende delen van de gemeente gesproken over de ideeën en doelstellingen voor de structuurschets. Dit heeft geleid tot verdieping en bijstellingen van de doelstellingennota die voorjaar 1996 aan de gemeenteraad is aangeboden. In bijlage 1 is meer vermeld over het tijdtraject en de discussieronde bij de totstandkoming van deze structuurschets.

HOOFDSTUK 2:
DE RODE DRAAD EN HET STREEFBEELD.

2.1. Belangrijkste doelstelling.

2.1.1. Verbeteren van identiteit en imago van Zandvoort.



Een verbeterde identiteit betekent het vasthouden van huidige kwaliteiten en waar nodig inzetten op kwaliteitsverhoging voor delen van de gemeente. Dit vraagt om een brede benadering vanuit de vele aspecten van de gemeente, om een visie, een duidelijk beleid en een lange adem. De structuurschets geeft hiervoor het afwegingskader.

Hoofddoelstelling:
De structuurschets geeft een beeld van de gewenste inrichting op langere termijn van de gemeente Zandvoort als woon- werk- en recreatiegemeente. Zij schetst de potenties van de gemeente met de daaruit voortvloeiende gewenste ruimtelijk-functionele samenhang en keuzes om deze potenties waar te maken. Hierdoor vormt de schets een richtlijn voor het te voeren ruimtelijk beleid.



In de structuurschets staat kwaliteit voorop, de uitstraling die Zandvoort kan ontwikkelen voor bewoners en bezoekers door een betere en zorgvuldige ruimtelijke inrichting.
Achter het idee van 'kwaliteitsverhoging door ruimtelijke inrichting' zit als uiteindelijk beleidsdoel: het verhogen van het woon- en leefklimaat door de potenties van de deelgebieden gedifferentieerd uit te werken alsmede het verbeteren van het investeringsklimaat.



In de structuurschets worden enkele belangrijke voorwaarden hiervoor uitgewerkt:
* openbare ruimten met een plezierige uitstraling waarbij een veelzijdig gebruik mogelijk is voor verschillende (deel)groepen van bewoners en bezoekers
* versterken van de al aanwezige functies door een goede onderlinge afstemming en toevoegen van functies waar dit Zandvoort sterker maakt
* vergroten van de samenhang tussen gebieden, vooral de samenhang tussen zeereep/strand, centrum/winkelgebied en stationsgebied, en de overgangen naar het duingebied.

2.1.2. Discussies over Zandvoort

De identiteit van Zandvoort wordt door bewoners anders beleefd en gezien dan door bezoekers. Voor bezoekers is vooral het beeld, het imago van de gemeente als badplaats met grote attracties als circuit, bungalowpark, evenementen, goede strandvoorzieningen en



horeca, winkels, duinen en zee belangrijk voor een dagbezoek of vakantieverblijf.

Bewoners benadrukken vooral de kleinschaligheid van Zandvoort met daarbij de grote wens zoveel mogelijk te behouden van de huidige sfeer en bebouwing van het 'oude' Zandvoort. Ook voor toeristisch bezoek vormt de schaal en de maat van het oude centrum een aantrekkelijk gegeven. In dit opzicht sluiten de ideeën in de structuurschets aan bij de wensen van de bewoners.

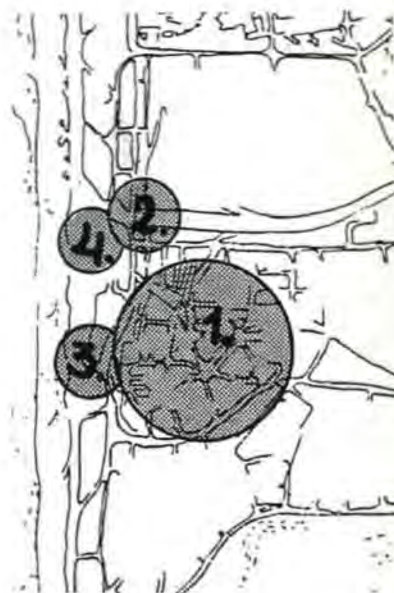
Het behoud van de oudere bebouwde delen, het centrum en de fraaie woonwijken van rond de eeuwwisseling staat voorop en spoort met het beleid dat al in gang is gezet rond monumentenzorg en herinrichting centrumgebied. Ook voor de na-oorlogse periode is kenmerkende wederopbouw in de zeereep beschermd door het plaatsen op de monumentenlijst: de straatjes met woningen van de Delftse school en het Gasthuishofje.

Regelmatig uiten bewoners ook een nostalgisch verlangen naar de vooroorlogse situatie in de boulevardzone, met de wens de vooroorlogse kustbebouwing weer terug te halen. Het kaalslaan van de zeereep tijdens de Tweede Wereldoorlog en de invulling met de naoorlogse bebouwing is echter een gegeven.

Al enkele jaren loopt er een intense discussie over de gewenste aanpassing van bebouwing en voorzieningen in de jaren negentig. Dit speelt vooral voor de centrale boulevardzone. Logischerwijs komt dit ook door de veroudering van bebouwing, achteruitgang van de openbare ruimte in binnenruimten tussen de gebouwen. Bovendien zijn de denkbeelden over prettige openbare verblijfsruimten veranderd vergeleken met de periode dat het boulevardgebied werd bebouwd. Veel Zandvoorters, ook bewoners van het gebied zelf, vragen om een verbetering, een aanpassing naar een schonere, aantrekkelijkere en veiligere openbare ruimte.

Deze discussie over het boulevard-gebied kan echter niet gevat worden binnen de begrippen 'grootschalig' en 'kleinschalig', waarbij alle na-oorlogse bebouwing als 'grootschalig' wordt getypeerd en de vooroorlogse situatie per definitie kleinschalig is.
Ook de vooroorlogse toeristisch-recreatieve bebouwing had een forse schaal. Kennelijk ligt de wens en behoefte meer in het zich niet verloren te voelen tussen harde en rechte gebouwen met oninteressante open ruimten ertussen. Wij benoemen dit als de wens naar een zekere "herbergzaamheid" in de boulevardzone: afwisseling, aansprekende bebouwing, zorgvuldige schaalbepaling, meer kwaliteit op ooghoogte, een opgenomen voelen in de ruimtelijke omgeving. Voor de "polen" in de centrum-boulevard wordt deze gedachtengang daarom opgenomen als leidraad voor toekomstplannen

2.1.3. Kwaliteit en openbare ruimte





Bij het versterken van de belangrijke gebieden in en rond het centrum gaat het erom vanuit de speerpunten, de "polen", aanzetten te geven voor nieuwe ontwikkelingen waarbij verder wordt gedacht dan uitsluitend het zonder meer plaatsen van nieuwe bebouwing.

Concentratie van nieuwe voorzieningen in de polen maakt het ook mogelijk om een forse verbetering te bereiken van de kwaliteit van de gebouwde omgeving, looproutes, plaatsing van winkels, levendigheid en afwisseling. De polen zullen de plekken zijn waar actief in de komende jaren met het vernieuwingsproces voor toeristisch Zandvoort wordt begonnen.
De polen zijn het oude centrum als geheel(1), het stationsgebied(2), Casino/Badhuisplein(3) en het Palacehotel/Dolfiramagebied(4). De uitstraling vanuit de polen zal nieuwe kwaliteit in de boulevardzone en het centrum genereren. Geleidelijk en gefaseerd zal daarna in de gebieden rondom de polen de vernieuwing en verandering op gang kunnen komen. Dit geldt met name voor het boulevardgebied tussen de polen bij het centrum.

De leidraad bij planvorming in de polen is om bovenal uit te gaan van de mogelijkheden en bijdragen die vernieuwingen zullen geven aan een goede en afwisselende openbare ruimte. Dit betekent dat er een duidelijke aantrekkingskracht moet uitgaan van de omgeving waar iedereen doorheen loopt: prettige indrukken op ooghoogte, aangename wandelzones en flaneerruimten, verblijfsruimten om te recreëren, te winkelen, op een terras te zitten. Het maaiveld-niveau moet daarmee de zo verlangde herbergzaamheid en allure krijgen. Daarnaast is de inzet om dit aantrekkelijke verblijfsklimaat verder vorm te geven met een zorgvuldige en boeiende architectuur van gebouwen. Architectonisch moet het thema van badplaatsarchitectuur worden uitgewerkt, aansluitend op de bad- en vrijetijdscultuur, op de elementen zon en zee.

De combinatie van voorwaarden en kwaliteitswensen, vraagt om grotere investeringen dan alleen het plaatsen van bebouwing zonder deze omgevingsaspecten erbij te betrekken. De gewenste kwaliteit zal daarom voortkomen uit een intergrale combinatie van bebouwing en het verlangde aantrekkelijke verblijfsklimaat.

Door het onderstrepen van het belang van de openbare ruimte bij planvorming in de centrale delen, kan Zandvoort zich steeds meer onderscheiden als 'flaneergemeente'. Geleidelijk zal hierdoor een nieuwe identiteit ontstaan, als toevoeging aan het oudere Zandvoort. Voor bezoekers en voor bewoners moet Zandvoort aantrekkelijk zijn.

Zandvoort kan daarmee voortbouwen op enkele wezenskenmerken. De belangrijkste typering van Zandvoort is het badplaatskarakter van de gemeente.







Het is geen industrie-gemeente, geen handelsplaats of plaats met bedrijvigheid van boven-lokaal karakter. Door de ligging aan zee, direct gevoed door een dicht bevolkt achterland, kon Zandvoort uitgroeien tot zowel woonplaats als badplaats.

Niet de industrie, wel een mooie omgeving en de kust, brachten Zandvoort werkgelegenheid in de dienstverlenende, recreatiegerichte en verzorgende beroepen. Bezoekers komen nu al om vele redenen naar Zandvoort, met als vaste punten strand, duin en vermaak. Bewoners vinden in Zandvoort een uitstekend woon- en leefklimaat met een niveau en omvang aan voorzieningen dat ver boven het inwonertal reikt.
Zowel bewoners als bezoekers kunnen kiezen voor de levendigheid van het centrum, of de natuur, ruimte en ontspanning zoeken.

Het badplaatskarakter, een recreatie- en woonplaats die sterk op vrije tijd is gericht, vraagt om een uitwerking naar de specifieke sferen van een vrijetijdscultuur. Hierbij gelden voor verschillende doelgroepen en soms door elkaar heen de sferen van het zoeken naar natuur, ruimte, ontspanning, behoefte aan een vertrouwde en historische omgeving en de sferen van moderne voorzieningen, bijzondere architectuur en stedenbouw, alsmede consumptie-impulsen. In deze structuurschets worden deze sferen voor Zandvoort verder uitgewerkt naar beleidslijnen voor de ruimtelijke inrichting.

2.2. Globaal streefbeeld

2.2.1. Evenwichtige uitbouw van Zandvoort als woon- en badplaats.

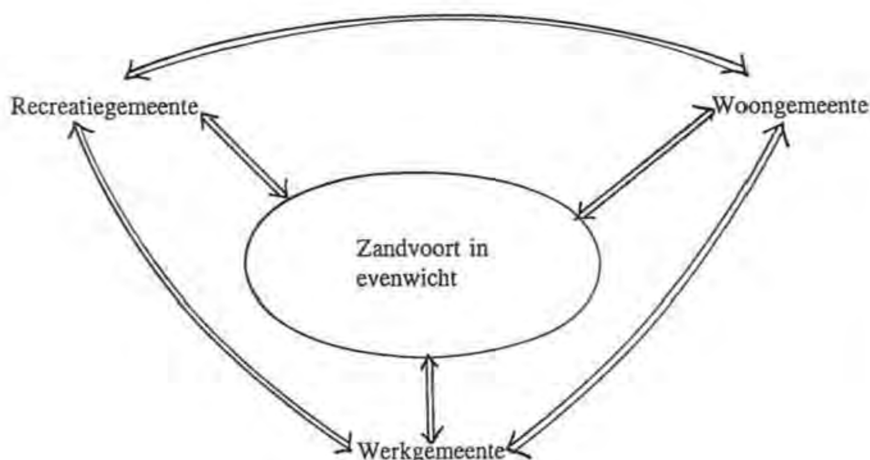
Versterken van het woon- en leefklimaat van Zandvoort is een belangrijke drijfveer voor het beleid in de komende jaren. Tegelijkertijd is het voor Zandvoort belangrijk om een prominente badplaats en recreatieplaats te blijven en dit ook nieuwe impulsen te geven. Toerisme blijft de kurk waarop Zandvoort economisch drijft. De basiskenmerken als zee, strand, duinen, een gezellige dorpskern, uitgebreide voorzieningen en een goed woonklimaat maken het bereiken van deze dubbele beleidslijn mogelijk.

Hoewel deze kenmerken wel noodzakelijke voorwaarden zijn voor Zandvoorts positie als recreatie-plaats, zijn het geen voldoende voorwaarden. In de komende jaren zal aanvulling, verbetering en hernieuwde orientatie op de toeristisch-recreatieve markt noodzakelijk zijn vanuit een plaatsbepaling wat Zandvoort kan bieden in kwaliteit en voorzieningen.

De nadruk ligt daarbij dus op de kwaliteit en niet op de kwantiteit van de toeristische producten. Dit betekent voor het komende decennium vooral een bijstelling en aanpassing van de toeristische producten aan de veranderende wensen en behoeften van recreanten.

De veelzijdigheid van Zandvoort komt in de structuurschets naar voren. Vanuit het idee "meer kwaliteit voor wonen en recreatie" wordt de structuur van geheel Zandvoort in beeld gebracht: de woongemeente en de recreatie/werkgemeente. Hierbij zijn de goede en minder goede kanten geanalyseerd en knelpunten benoemd. Dit leidt tot conclusies en voorwaarden hoe de potenties en sterke kanten te verbeteren en waar mogelijk de problemen te verminderen zijn. Zowel voor geheel Zandvoort als meer in detail voor de deelgebieden van de gemeente wordt dit uitgewerkt.

De doelstelling van evenwichtige uitbouw van de verschillende gezichten van Zandvoort kan echter ook betekenen dat de voorgestelde oplossingen soms problemen oproepen vanuit bepaalde deelbelangen. Het kan voorkomen dat een oplossing voor een gebied ook doorwerkt op een ander gebied: knelpunten zijn bij het maken van keuzen niet altijd te vermijden.
Het integrale karakter van de structuurschets, het uitgangspunt van het stelselmatig verbeteren van het leef- en woonklimaat, maakt echter duidelijk dat veel zaken ten goede kunnen keren. Daarom zijn de afwegingen bij de keuzen en oplossingen zo belangrijk. Vanuit een groter belang is overstijgen van deelbelangen bijna per definitie noodzakelijk. De structuurschets geeft dit bredere kader van hoofdkeuzen en het gemeenschappelijk belang dat met bepaalde oplossingen wordt gediend.









2.2.2. Uitwerking van de lijnen Zandvoort woonplaats en badplaats

Economisch blijft Zandvoort vooral een recreatiegemeente. De werkgelegenheid in toerisme en recreatie is groot. Het functioneren van Zandvoort en de belangen van een groot deel van de bevolking ligt daarmee sterk bij het toerisme.

Voor Zandvoort als woonplaats ligt er een beeld van de prioriteiten voor beheer en bescherming, het wegwerken van knelpunten en achterstandsituaties en de toegankelijkheid van voorzieningen en groengebieden.

Elke nieuwe ontwikkeling moet niet alleen bijdragen aan de bestaande ruimtelijke kwaliteit en de directe omgeving, maar ook nieuwe kwaliteit uitstralen. Hierbij is de ruimtelijke samenhang heel bepalend, dit vormt een randvoorwaarde voor alle verdere planvorming.

Met de structuurschets als leidraad voor kwaliteitsbesef rond wonen, werken en recreëren, met de bijbehorende markt-oriëntatie, kwaliteit van de ruimtelijke inrichting en samenwerking, zal ook de inzet op nieuwe toeristische ontwikkelingen niet meer het springen van incident naar incident zijn. Het gaat om een totaal-beeld en een integrale planstrategie met duidelijke keuzes en de consequenties die daar bijhoren. Deze andere manier van denken en marktbenadering zal in de komende periode vorm moeten krijgen.

De ruimtelijke inrichting van woonplaats en badplaats

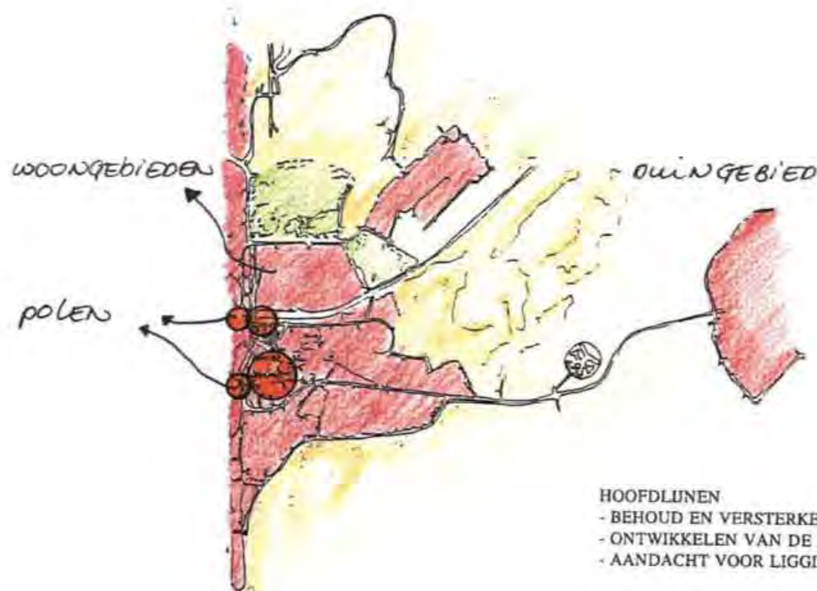
Voor de typische woongebieden, waar weinig drukte van toeristisch bezoek is, zijn er met uitzondering van verkeersaspecten weinig conflictpunten tussen de functies woonplaats en badplaats. Voor grote delen van Zandvoort is daarom beheer en zorgvuldig omgaan met de kwaliteiten, de beeldbepalende straten en gebieden en de overgangen naar het omliggende duingebied de belangrijke gedachtenlijn.

Deze algemene gedachtenlijn krijgt een differentiatie naar de buurten toe. Vanuit de invalshoek hoe bepaalde kwaliteiten van een buurt het totaalbeeld kunnen versterken, zijn buurten doorgelicht op het woon/leefklimaat. Voor enkele gebieden, als Oud en Nieuw Noord en wijkdelen die direct grenzen aan het centrum staat een herinrichting van de woonomgeving op het programma. Hierbij draait het om aandacht voor omvang en functioneren van de huidige voorzieningen, de inrichting van de openbare ruimte en eventuele verdere invulling van open ruimte.

Voor de uitbouw van Zandvoort als toeristische plaats is gekozen voor een zorgvuldig omgaan met de kwaliteiten, sfeer en schaal van het huidige dorpscentrum. Daarnaast zullen de plekken vlak bij

het centrum, de "polen", waar het toeristisch bezoek zich samenbalt, worden vernieuwd. Het idee hierbij is dat toeristische voorzieningen niet zullen uitwaaieren over geheel Zandvoort.
Grotere recreatieve voorzieningen krijgen daardoor een concentratie bij het centrum en het station.

Tegelijkertijd betekent deze keuze dat er belangen-tegenstellingen spelen in het centrumgebied en de boulevardzone; daar kunnen wonen en toeristische belangen en ontwikkelingen conflicteren. Het vroegtijdig starten van overleg met bewoners, waarbij het doel is om samen naar oplossingen te zoeken en eventuele nadelige gevolgen mogelijk te vermijden, is daarom voorwaarde bij elke verdere planuitwerking in dit gebied.



HOOFDLIJNEN
- BEHOUD EN VERSTERKEN WOONFUNCTIE
- ONTWIKKELEN VAN DE POLEN
- AANDACHT VOOR LIGGING IN DUIN\KUSTGEBIED



2.2.3. De hoofdlijnen in steekwoorden:

- brede hoofddoelstelling, waarbij alle aspecten van de structuur van geheel Zandvoort in beeld komen.
- herkenbaar ruimtelijk beeld voor bewoners, met aandacht voor alle sectoren en functies. Ook aandacht voor de positieve gebieden. Zoeken naar versterking van de positieve elementen
- formuleren van doelstellingen per sector en per deelgebied en deze verbinden met knelpunten en mogelijke oplossingen. Helder maken van de keuzen en eventuele conflictpunten; aangeven wat het gemeenschappelijk belang is achter de keuzen.
- nadruk op geleidelijke ontwikkelingen in het bebouwde gebied, met enkele accenten in de "polen".
- behouden van de differentiatie in gebruik en beleving in de verschillende delen van de gemeente.
- aandacht en programmering van beheer en onderhoud in de bestaande buurten.
- versterken van de kenmerken van ligging aan de kust en in de duinen door beplanting, overgangen naar duingebieden, inrichting openbare ruimte.
- de ruimtelijke ordening invalshoek is richtinggevend voor verkeersoplossingen; beide elementen worden in samenhang behandeld.
- bij het toegroeien naar het streefbeeld en de veranderingen die daarvoor nodig zijn is veel aandacht voor de manier waarop alles tot stand komt: procesmatig denken, strategisch overleg en goede communicatie met omwonenden en alle betrokkenen bij een plan.
- duidelijkheid over de inzet, samenwerking, kwaliteit en uitwerking bij het geleidelijk uitvoeren van de plannen en ideeën.

HOOFDSTUK 3: ACHTERGRONDINFORMATIE OVER ZANDVOORT.

3.1. Historische Ontwikkeling.

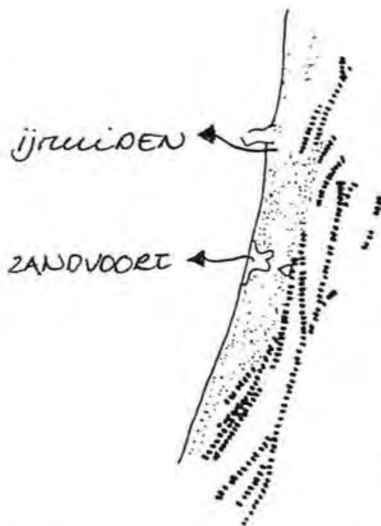
De ruim 15.000 inwoners van Zandvoort zitten ruimtelijk in een jas die niet meer mag groeien. Op 4 april 1975 heeft de minister van VRO een aanwijzing gegeven aan het provinciaal bestuur van Noord Holland om binnen twee jaar het streekplan Zuid-Kennemerland te herzien en daarbij de omvang van het 'woongebied met stedelijke bebouwing' te beperken tot de huidige grenzen. Buiten deze grenzen is geen woningbouw meer mogelijk. Alleen door verdere invulling binnen de grenzen kunnen dan nog woningen gebouwd worden, als het bevolkingstotaal maar niet boven de 18.000 inwoners komt.
In feite blijft Zandvoort daarmeé wat het in oorsprong altijd is geweest: een dorp omringd door duingebied en de zee.

Tot anderhalve eeuw geleden had dit dorp een bescheiden omvang. Daarna heeft het dorp vier belangrijke momenten gekend die sterk het huidige Zandvoort hebben bepaald. De eerste ontwikkeling was de bouw van het 'Groot Badhuis' aan de Hogeweg. Dit betekende de eerste grote bebouwingsschaal bij het dorp en het ontstaan van een directe relatie tussen strand/zee en dorp. Tegelijkertijd is de straatweg tussen Heemstede en Zandvoort aangelegd, voor het eerst gaf dit een goede directe verbinding met het achterland. Als tweede moment kwam rond 1880 de aanleg van het spoor. Dit luidde de bouw in van het badcentrum "Nieuw Zandvoort", een toeristisch gebied met kurhaus, station en een overdekte passage naar het strand. Het was een toonbeeld van op monumentale schoonheid gerichte stedenbouwkundige principes, maar het stond volstrekt los van de bestaande kern van Zandvoort.









HOOGGELEGEN ZANDGRONDEN EN STRANDWALLEN

In de Tweede Wereldoorlog heeft de afbraak van alle bebouwing in de zeereep, gevolgd door de wederopbouw na de oorlog het huidige 'gezicht' van Zandvoort sterk bepaald.
De aanwijzing van de Minister VRO tenslotte heeft bij het besluit in het streekplan in februari 1977 de begrenzing van bebouwing en overgang naar het duingebied definitief bepaald. In 1980 heeft de gemeente zich tot de minister gericht om de aanwijzing voor "de zuid" gedeeltelijk in te trekken. In juli 1985 kwam hierover definitief uitsluitsel. Intrekking was niet mogelijk vanwege het rijksbeleid voor het Nederlands duingebied. Bouwlocaties moeten voortaan worden gezocht binnen de bebouwing. Dit beleid is ook bevestigd in de Vinex (Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra).

De ligging op de jonge duinen, een zandgebied dat tussen 1200 en 1600 is gevormd door landinwaartse verstuiving, blijft op vele plekken in Zandvoort zichtbaar. Er is in en rond het dorp een afwisseling in reliëf. De bodem kan variëren van 4 tot circa 25 meter +NAP. De zeereep heeft een gemiddelde hoogte van 15 tot 19 meter +NAP, de middenduinzone ligt op 15 tot 21 meter +NAP.

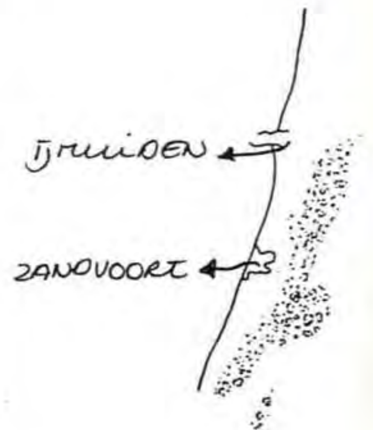
De groei van Zandvoort, de veranderingen van vissersdorp naar badplaats en woonplaats, zijn in de ruimtelijke opbouw van de gemeente nog goed te herkennen. De oude dorpskern vormt het middelpunt. Het is nu een aantrekkelijk centrumgebied met lage bebouwing, smalle straatjes, stenige ruimten, vissershuisjes en oude pensiongebouwen. Soms zijn de hoogteverschillen aanmerkelijk. Ook is nog goed te zien dat het oude dorp in een kom ligt, van oorsprong een duinvallei als doorwaadbare plaats in de duinen.





Medio 1996 wordt er een duidelijk beleid gevoerd dit centrum te behouden als afwisselend en kleinschalig woongebied met aantrekkelijke winkelstraatjes.Het Bestemmingsplan Centrum legt dit beleid bindend vast, het Herinrichtingsplan Centrum geeft de aanzet voor een herkenbare inrichting van straten en pleinen en het monumentenbeleid beschermt de vissershuisjes, schelpenschuren, pensiongebouwen en andere bebouwing.

Zandvoort is door de ligging op de zeereep een vooruitgeschoven post ten opzichte van de binnenduinrand. Deze binnenduinrand met de evenwijdig aan de kust lopende strandwallen is van oudsher sterk bebouwd. Dit is na de Tweede Wereldoorlog alleen maar toegenomen. De zelfstandige ligging van Zandvoort is daardoor in de beleving nog meer versterkt. De bebouwing en bosranden van de binnenduinrand vormen een scherp kontrast met het open jonge duingebied rond Zandvoort. Op de binnenduinrand ligt op de grens van Aerdenhout het landgoed Groot Bentveld, met het buurtschap Bentveld dat zich na de Eerste Wereldoorlog heeft ontwikkeld tot villagebied met fraaie lanen. Dit behoort tot de gemeente Zandvoort.



BINNENDUINRAND MET PARKBOSSEN

Vanaf midden 19e eeuw kwam Zandvoort als badplaats ôp. De treinverbinding en de elektrische tramverbinding in 1899 met Haarlem en later Amsterdam maakte bezoek van dagrecreanten en zomergasten mogelijk. De verbindingen bevorderde de bouw van nieuwe huizen als zomerhuis, later vaak gebruikt voor permanente bewoning. Ook werden huizen gebouwd waarin kamerverhuur mogelijk was. Dit is nog altijd een bron van inkomsten in Zandvoort.







Het station lag eerst op ruime afstand van het dorp en was vooral gericht op het badcentrum. Bij de Haltestraat was een tussenhalte. Later kwam het station wat dichter bij het dorp te liggen met de bouw van het huidige kopstation in de stijl van de bouwmeester Berlage in 1909. Het station is mogelijk een ontwerp van D.A.N. Margadant, het wordt nu geplaatst op de rijksmonumentenlijst. De spoorboog tussen dit station en het 19e eeuwse station is nog zichtbaar en zal met een knipoog in de bebouwing van de nieuwe woonwijk bij het station ook zichtbaar blijven.

Van het badcentrum "Nieuw Zandvoort" ten noorden van het dorp is niets meer over na de afbraak van de bebouwing in de zeereep in 1943. Wel bestaan in en rond de dorpskern nog de kenmerkende verandawoningen. Vanaf ongeveer 1905 zijn deze enkele en dubbele woonhuizen met veranda, vaak in tweezijdige lintvormige verkaveling, gebouwd langs de in- en uitvalswegen van Zandvoort ten zuiden van de spoorlijn. Gevoegd bij de villa's op ruime kavels nabij de tramhalte 'Kostverloren' levert dit voor het gebied van de Kostverlorenstraat, Zandvoortselaan en Haarlemmerstraat een nog veelal gaaf straatbeeld op. Door aanwijzing als monument beschermt de gemeente nu deze panden.

Rond de Brederodestraat zijn ook wat villa's gebouwd en in aansluiting op het oude dorp ontstonden complexen met arbeiderswoningen. Bij het eindstation van de tram, ten oosten van het oude dorp verrees in 1911 het Raadhuis, nu voorgedragen als rijksmonument. Ten noorden van de spoorlijn ontstond rond 1920 een tuinwijkje, nu bekend als "oud noord"

In de Zandvoortse structuur zijn nog altijd enkele belangrijke historische lijnen herkenbaar. De Zandvoortselaan is van oudsher de regionale oost-westverbinding voor het verkeer naar Zandvoort. Het Visserspad door de duinen, waar deels de spoorlijn Haarlem-Zandvoort langs ligt is nu een fietspad. In het noorden vormt de verlenging van de Boulevard Barnaart die overgaat in de Bloemendaalse Zeeweg, sinds 1920 de tweede regionale ontsluitingsweg.
Binnen Zandvoort lopen enkele noord-zuidverbindingen die rond 1900 zijn aangelegd: de Kostverlorenstraat, de Haltestraat en de Brederodestraat. In aansluiting op de Kostverlorenstraat geeft de Zeestraat een oost-westverbinding ten noorden van het dorpscentrum. Deze weg is aangelegd om het badcentrum ten noorden van het dorp te ontsluiten.

In de wederopbouwperiode zijn op de zeereep bij het oude dorp enkele woningcomplexen gebouwd in de trant van de Delftse School. Hierbij is niet alleen de ligging bijzonder door het scherpe reliëf van de zeereep, maar ook de aansluiting in maat en schaal op de dorpsbebouwing.

De wijze waarop hier van het reliëf gebruik is gemaakt dient als voorbeeld voor de woonwijk die naast het station wordt ontwikkeld, de nieuwe wijk Park Duijnwijk.

In de decennia na 1945 is de kaalgeslagen zeereep opnieuw bebouwd. Dit gebeurde echter zonder de stedenbouwkundige samenhang van het totaalontwerp voor de wederopbouw van de badplaats van ir. G. Friedhoff. De ideeën voor de specifieke badplaatsfunctie die hij gedacht had ten noorden van het station, zijn niet uitgevoerd. Ook de bouw van een zomercentrum vlak bij het station heeft het in deze vorm niet gehaald. Friedhoff voorzag hier een concentratie-punt van badleven met voorzieningen als badhotel, pensions, winkels, een levendige verblijfsarena met een goede integratie tussen plein en strand. Later is hier het Palacehotel verrezen en een groot plein met woonbebouwing erlangs. In hoofdstuk 7 komt dit gebied terug als een van de belangrijke polen voor nieuwe ontwikkelingen in de toeristisch-recreatieve sfeer.

Het meest zuidelijk deel van de boulevard kent villa's in de duinstrook aan zee, de boulevard langs het dorp heeft hoogbouw en strooksgewijze etagebouw gekregen. De noordelijke boulevard is bebouwd met flatgebouwen in zaagtand-verkaveling met daartussen enkele hotels. Aan de zuidzijde van Zandvoort zijn vooral vrijstaande woonhuizen gebouwd langs de duinzijde. Zandvoort-noord kreeg in de jaren zestig en zeventig een bebouwing van flatgebouwen en eengezinswoningen in de strakke stijl en verkaveling van het nieuwe bouwen.

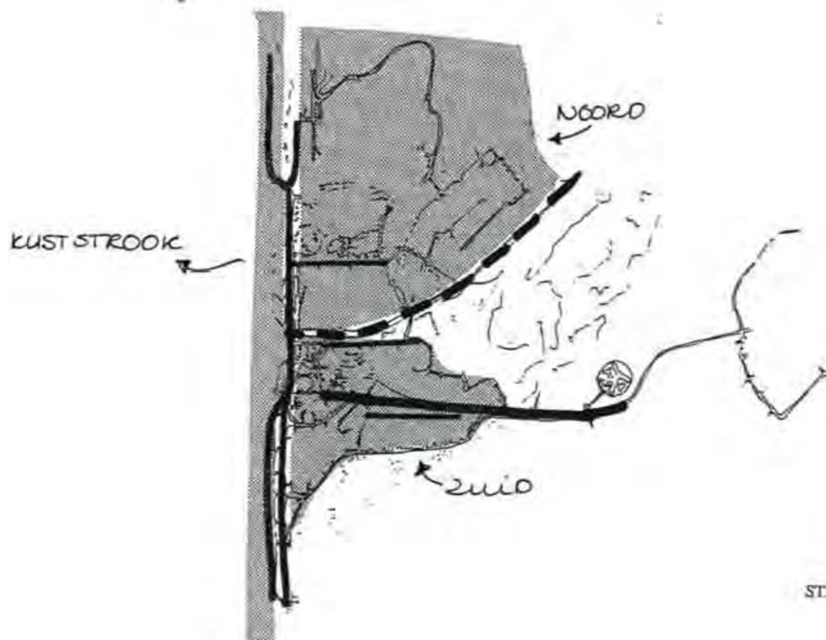


3.2. Ruimtelijke opbouw en knelpunten.

De historie laat sporen na. Sommige sporen zijn het waard om te behouden en te versterken. Voor Zandvoort gaat het hierbij specifiek om de samenhang met het landschap en de zee en het behouden van de differentiatie in gebruik en beleving in de diverse delen van de gemeente. De eigen kenmerken van zo verschillende gebieden als het centrum, de zuidelijke boulevardzone, de groene woonwijken met de karakteristieke bebouwing, de tuinwijkjes in noord, het villagebied van Bentveld, vragen om aandacht voor behoud, versterking en goed beheer.

Vanuit de historie kent Zandvoort echter ook knelpunten. Deze zitten vooral in de soms slechte samenhang in de stedenbouwkundige structuur. Door de geografische situatie en de verbindingen tussen Zandvoort en het stedelijke achterland wordt de ruimtelijke opbouw overheersend bepaald door enkele lange structurerende lijnen. Dit zijn de lange noord-zuid gerichte kust- en strandlijnen, de Zeereepzone die parallel aan de kust ligt met de ontsluitingslijnen langs de zeereep. Daarnaast zijn er de oost-west lijnen tussen Zandvoort en het achterland: de Zandvoortselaan en afsplitsingen in de richting van de zee en de spoorlijn door de woonplaats en het landschap.

Deze lijnen zijn bindend, maar kunnen ook scheiden. In Zandvoort geldt dit vooral voor de spoorzone en voor het gebied tussen de Zeereep en het centrum door het drukke verkeer en breedte van de wegen. Dit maakt dat Zandvoort uiteenvalt in de delen Zuid, Noord en de smalle kuststrook.



STRUCTURERENDE LIJNEN





Ten zuiden van de spoorlijn liggen waardevolle deelgebieden langs de structuurlijnen met een veelal eigen identiteit. De afwisseling van bebouwing en doorgaande boomrijen levert een aantrekkelijk beeld. Vooral de bebouwing langs de Haarlemmerstraat en Zandvoortselaan biedt een fraai straatbeeld bij binnenkomst of vertrek uit Zandvoort. De woonwijken langs de duinen geven leuke doorkijkjes op het duingebied.
Bij het centrum kan de structuur worden verbeterd door belangrijke attracties met elkaar te verbinden. Het gaat hier om de routes naar de boulevard en het NS station en de loopcircuits in het centrum.

Ten noorden van de spoorlijn is de opbouw wat brokkelig. Tussen de woonwijken Nieuw Noord en Oud Noord ligt de begraafplaats. Tezamen met de barrière van de spoorlijn veroorzaakt dit een enigszins geïsoleerde ligging van Nieuw Noord.
De ligging en vormgeving van de bedrijfsterreinen langs de spoorlijn, vooral bij het entree van de wijk aan de Linnaeusstraat dragen hier ook aan bij.
Met het ontwikkelen van de nieuwe woonwijk bij het station zullen ook de verbindingen richting boulevard en centrum worden verbeterd.

De oost-west verbindingen tussen het achterland van Zandvoort (Zuid en Noord) en het strand en de zee via de Zeereep, lopen soms dood op gebouwen of kruisen drukke verkeerswegen. De structuur van het midden- en noordelijke deel van de kuststrook is zwak. Vooral in de omgeving van het station en het centrum is verbetering van de samenhang belangrijk.

De zeereep staat los van het organisch gegroeide dorp. In het zuidelijk deel staan villa's op de duintoppen. Dit deel sluit in woonvormen goed aan op het achtergelegen woongebied. Het middendeel van de boulevard, langs het centrum tot bij het station, is deels aan vervanging en verbetering toe. In het noordelijk deel bepaalt de structuur van de flatbebouwing heel sterk het beeld van Zandvoort bij het binnenrijden langs de Boulevard Barnaart.

3.3. Bevolking, wonen en voorzieningen.

Zandvoort is lang een klein dorp geweest. Rond het midden van de vorige eeuw telde de gemeente nog geen 1200 inwoners. Rond de eeuwwisseling waren er iets meer dan 3.000 inwoners en aan het begin van de Tweede Wereldoorlog bijna 10.000.
In de laatste oorlogsjaren zijn 648 gebouwen afgebroken. Door evacuatie van de bevolking daalde het inwonertal tot 1800. Na 1945 volgde herstel en opbouw in een snel tempo. In 1964 kon de 15.000e inwoner worden ingeschreven. Het aantal inwoners is sindsdien tamelijk stabiel tussen de 15.000 en 16.000 inwoners.

Per 5 september 1996 telde Zandvoort 15.392 inwoners; 7.289 mannen en 8.103 vrouwen.

De voorzieningenstructuur van Zandvoort wordt sterk bepaald door het badplaatskarakter van Zandvoort. Deels gebruiken de bewoners deze voorzieningen ook, daarnaast is er voor de eigen bevolking een pakket van sociaal-culturele en welzijnsvoorzieningen beschikbaar.

Leefbaarheid:
Dat het goed wonen is in Zandvoort, Aerdenhout en Bentveld blijkt uit een onderzoek naar woonkwaliteit en leefsituatie in 1994. Bewoners blijken beduidend minder dan in de rest van Nederland last te hebben van vocht in huis, burengerucht, verkeerslawaai, industrie, vliegtuiglawaai, verkeer en stank van bedrijven. De woonkwaliteit wordt volgens bewoners van Zandvoort en Bentveld wel beïnvloed door verkeerslawaai en bedrijfslawaai, m.n. horeca.

	Zandvoort	*Aerdenhout*	*Bentveld*	*Nederland*
Buitengewoon/ zeer tevreden over:				
wonen in de buurt	*58%*	*86%*	*78%*	
contact met de buren	*69%*	*80%*	*75%*	
woonsituatie	*59%*	*85%*	*81%*	*60%*
financiële/maatsch. positie	*29%*	*55%*	*59%*	*30%*
vrienden/kennissen	*49%*	*63%*	*70%*	*54%*
woonomgeving	*47%*	*74%*	*67%*	

(onderzoek bij 473 bewoners)

bron: Telefonisch Leefsituatie Onderzoek 1993

In Zandvoort en Bentveld heerst overwegend tevredenheid over de voorzieningen: parken en pleinen, parkeren voor bewoners en voor bezoek, speelruimte voor kinderen, bereikbaarheid met eigen vervoer. Men is meer dan tevreden, vooral in Bentveld. Voor beschikbaarheid van winkels en bereikbaarheid openbaar vervoer geldt dit ook, maar hier loopt het bebouwde gebied van Zandvoort voor in tevredenheid boven Bentveld.

Toch ervaren bewoners wel overlast door het massale bezoek aan Zandvoort. Met een plan voor Integraal Veiligheidsbeleid worden de problemen die samenhangen met het karakter van Zandvoort als badplaats aangepakt. In de wijken 'Centrum' en 'Oud- en Nieuw Noord' zijn de meeste inbreuken op openbare orde en veiligheid. Hier wordt nu bij voorrang de buurtoverlast aangepakt, met daarbij in het Centrum de diefstal en in Noord het vandalisme. De aanpak van inbraken valt onder het anti-inbraakproject "Veilig Wonen in Kennemerland Zuid".





Van dit laatste zijn voorbeelden in de sociale huursector de A. Kerkmanflat, Bennoheim en de A. Koperflat. Veel ouderen vestigen zich ook in Zandvoort, jongeren en jonge gezinnen trekken wat meer weg. Deze migratje-bewegingen bevorderen de scheve leeftijdsverdeling.
De woningvoorraad lijkt de bevolkingssamenstelling in stand te houden. Het merendeel van de zelfstandig wonende ouderen boven de 65 jaar woont in meergezinswoningen. Uit woningonderzoek blijken ouderen dit ook vaak te wensen: ruime 2-3 kamerwoningen in de huursector. De sterke vergrijzing van Zandvoort komt tot uiting in de daling van de gemiddelde woningbezetting tussen 1960 en 1990 van 3,5 bewoners naar 2,2 bewoners per woning. Per 1 jan 1995 is het aantal inwoners per 100 woningen in Zandvoort 215. Dit is ook voor de regio laag. Heemstede telt op dezelfde datum 257 inwoners per 100 woningen, in het gewest Kennemerland is dit 233 per 100 woningen.

Vanwege de eindigheid van bouwlocaties ontstaat de noodzaak om de bestaande woningvoorraad optimaal in te zetten door het voeren van een goed beheer. Nieuwbouw en woningbeheer moeten door op elkaar afgestemde beleidsimpulsen en processen worden gestuurd naar een betere verhouding tussen vraag en aanbod. In Zandvoort is de woningvraag niet zozeer kwantitatief, maar vooral kwalitiatief. Er is een tekort aan bepaalde soorten woningen: eengezinswoningen voor jonge gezinnen, woningen voor jongeren en woningen voor oudere huishoudens.

Voor het grote woningbouwprogramma van Zandvoort in de komende jaren, de ruim 500 woningen bij het station, is dit alles doorvertaald naar een breed aanbod gericht op de regionale woonvoorkeuren. Dit betekent eengezinswoningen in alle prijsklassen, beneden en bovenwoningen en wat gestapelde bouw. Daarbij zijn ook woningen voor senioren bestemd. Het idee is dat de woningen zo flexibel en multifunctioneel mogelijk te bewonen moeten zijn. Als begin 21e eeuw deze locatie is volgebouwd, blijven alleen nog enkele invullocaties over.
Binnen de bestaande bebouwing wil de gemeente een actief beleid voeren om ook in de winkelstraten en het centrum zoveel mogelijk woonruimte te behouden of weer tot woning te maken.

Onderwijs en sport:
Zandvoort telt zes basisscholen, zes peuterspeelzalen, twee kinderdagverblijven en een naschoolse opvang en een afdeling van de brede Scholengemeenschap het Noordzee College. Op korte afstand - in Heemstede, Haarlem en Amsterdam- zijn alle andere onderwijsvoorzieningen te vinden.
Op sportgebied heeft Zandvoort veel te bieden. Er zijn fraaie sportaccommodaties en ongeveer veertig sportverenigingen. Met het circuit, een golfbaan, hockeyvelden (waarvan één kunstgrasveld), handbal- en voetbalvelden, een tenniscomplex, enkele maneges en zwembaden is er een grote keus.

Wonen in Zandvoort:
Op de 3.375 ha van de gemeente Zandvoort staan per 1 jan. 1996 7.281 woningen en 612 wooneenheden.

De fysieke structuur heeft op 1 jan. 1996 de volgende kerngegevens:
lengte wegen in onderhoud:

binnen bebouwde kom	*65.5 km*
buiten bebouwde kom	*0,8 km*
oppervlakte rijbanen	*37,8 ha*
overige verhardingen	*45,2 ha*

aantal m2 openbaar groen:

plantsoenen	*340.000*
openbaar duinterrein	*700.000*
overig	*5.000*

De woningvoorraad lijkt in de afwisseling van gestapelde bouw en laagbouw op die van een grote stad.
Hierdoor kent Zandvoort een in verhouding laag aandeel eengezinswoningen in de huur- en de koopvoorraad.

De opbouw van de woningvoorraad In Zandvoort is per 1 jan. 1994 als volgt:

	%		%		%
eengezins:	*55*	*vooroorlogs:*	*26*	*koop*	*50*
< 2 kamers	*3*	*voor 1906*	*5*		
3-4 kamers	*29*	*1906-1944*	*21*	*huur:*	*50*
> 5 kamers	*23*			*part.*	*12*
meergezins:	*45*	*naoorlogs:*	*74*	*sociaal*	*38*
< 2 kamers	*13*	*1945-1970*	*43*		
3-4 kamers	*29*	*1971-1980*	*16*		
> 5 kamers	*3*	*>1981*	*15*		
100%=7257		*100%=7257*		*100%=7257*	

bron: Tabellenboek woningmarktinformatie 1994, prov. Hoord-Holland

De verdeling en toewijzing van huurwoningen in de sociale sector gebeurt in regio-verband. Vanaf 1 jan. 1997 geldt dit ook voor de woningen van particuliere verhuurders. De gemeenten Haarlem, Heemstede, Haarlemmerliede, Spaarnwoude, Bloemendaal, Bennebroek en Zandvoort vormen één woningmarkt. De woningen worden verdeeld volgens aparte regels voor bewoners die twee jaar of langer in de regio Zuid-Kennemerland wonen en voor vestigers die economisch gebonden zijn, hier vroeger hebben gewoond of gepensioneerd zijn. In een woningkrant wordt het aanbod bekend gemaakt.

Zandvoort heeft relatief veel oudere bewoners. Het aandeel 65-plussers ligt ongeveer 60% hoger dan het landelijk gemiddelde. Voor ouderen bestaan verschillende woonvoorzieningen, te weten twee bejaardenverzorgingstehuizen (Stichting Bodaan en Stichting Zorgcentrum Zandvoort), in- en aanleunwoningen bij deze verzorgingstehuizen en specifieke ouderenwoningen.







Er is een grote diversiteit aan horeca, zowel naar soort, kwaliteit en prijsklasse. Toch is overwegend het goedkopere marktsegment vertegenwoordigd. Er zijn veel wisselingen van eigenaren en de investeringen in kwaliteitsverbetering en produktvernieuwing wisselen eveneens sterk. De horeca levert in 1994 aan 1138 personen werk, voor een deel is dit seizoenwerk.

De horeca richt zich nog vooral sterk op de strandfunctie en badplaats. Het inspelen op de aanwezigheid van bezoekers buiten het hoogseizoen is nog niet ver ontwikkeld. Om deze reden wordt ook openstelling van strandpaviljoens in de winter voorgestaan. Voor het centrum wordt een kwaliteitsbeleid gevoerd voor de inrichting van de belangrijkste straten. Uitbreiding van horeca, bars met muziek en terrassen in het centrum wordt in het bestemmingsplan Centrum niet voorgestaan. Bescherming van de woonfunctie en het woongenot is hierbij de algemene beleidslijn.

Cultuur:
In vele gedaanten presenteert Zandvoort zich jaarlijks met culturele evenementen: Muziekfestivals, waaronder een jaarlijks jazz-festival, het Kunstcircus Zandvoort, jaarlijks een culinair weekend en exposities. Regelmatig worden podia en tenten opgebouwd en vormen het oude dorp en soms de boulevard het decor voor de voorstellingen.

Veel Zandvoorters hechten aan de historie van het dorp en de omgeving. Het Genootschap Oud Zandvoort is hiervan het levendige bewijs. Het Cultureel Centrum, nu in gebruik als museum, geeft ook een blik op het vroegere Zandvoort met de stijlkamers van vroeger. Daarnaast vinden hier wisselende tentoonstellingen plaats.

Regelmatig vinden in Zandvoort uitvoeringen plaats van de Zandvoortse Folklore Vereniging De Wurf. Muziek en zangverenigingen hebben een belangrijke plaats binnen de Zandvoortse gemeenschap. De Nederlands Hervormde Kerk is vaak de plaats waar klassieke muziek en zang klinkt.

De laatste jaren is de belangstelling voor behoud van het culturele erfgoed van Zandvoort omgezet in een duidelijk beleid van monumentenzorg. Door de gemeentelijke monumentencommissie is een overzicht gemaakt van panden die belangrijk zijn voor de cultuur of historie van Zandvoort. Vooral de visserwoninkjes, vroege pensions en verandawoningen van de badplaats prijken op deze lijst. Daarnaast kent Zandvoort twee rijksmonumenten van voor 1840 en worden er tien panden van na die tijd voorgedragen voor de rijkslijst. In 1997 zal het belangrijkste erfgoed van Zandvoort op deze wijze beschermd zijn.

Inwoners van Zandvoort kunnen in het zwembad van Gran Dorado, op vertoon van een zwembadpas, tegen gereduceerd tarief zwemmen. Voorts heeft Gran Dorado nog een groot sportcentrum met bowling, kegelbaan, tennis- en squashbanen.



Winkelvoorzieningen:
De winkels zijn sterk geconcentreerd in het centrum van Zandvoort. Naast de winkels die zich vooral op de bezoekers richten in winkelstraatjes, kent de Grote Krocht een winkelbestand dat op de dagelijkse voorziening van de eigen bevolking is gericht. In Nieuw Noord staat een wijkwinkelcentrum.



Voor een kleine gemeente telt Zandvoort een redelijk compleet verzorgingsapparaat. In het centrum van Zandvoort komen zelfs 2,5 maal zoveel winkels voor als in het centrum van plaatsen met een gelijk aantal inwoners. De toevloed van bezoekers aan Zandvoort maken dit uitgebreide winkelbestand mogelijk. Bij de voor- en nadelen van een recreatiegemeente mag het uitgebreide winkelbestand wel als een groot voordeel worden genoemd voor de inwoners van Zandvoort.

De concentratie van winkels zal ook in de toekomst in het centrum blijven. Aan de oostelijke kant van het centrum, bij Raadhuisplein en Grote Krocht, zal de winkelfunctie nog worden versterkt. In andere delen van Zandvoort, ook langs de boulevard, zullen alleen nieuwe winkels komen als er een uitbreiding van behoefte is.

Verblijfsmogelijkheden en horeca:
De toeristenplaats Zandvoort kent uiteraard veel verblijfs en horeca-voorzieningen. Er zijn 24 hotels met een capaciteit van ongeveer 1500 bedden. Bij particulieren zijn nog 320 kamers met 1000 slaapplaatsen beschikbaar en in pensions 65 bedden. Het Gran Dorado bungalowpark heeft met 440 bungalows en 125 studio's een capaciteit van 2800 bedden.
In de directe omgeving van de boulevard zijn veel appartementen in gebruik als tweede woning. Het is niet exact bekend om hoeveel woningen dit gaat en of deze ook worden verhuurd. Op de vijf campings van Zandvoort zijn een kleine 1000 vaste staanplaatsen en 120 toeristische plaatsen; het totaal aantal slaapplaatsen ligt tussen de 4200 en 4400.

In de hotelsector overheersen nog de lagere en middenklasse hotels. De laatste jaren zijn er wel grotere hotels bijgekomen als Elysée Beach en Gran Dorado. Een bijzondere voorziening is het casino. De restaurants, bars, cafés, cafetaria's en ijssalons zijn voornamelijk te vinden in Kerkstraat, Haltestraat en Zeestraat. Direct aan de boulevard bij het centrum staan weinig vaste horeca-voorzieningen. In de zomerperiode zijn hier de strandpaviljoens en mobiele verkooppunten voor vis en snacks. De strandpaviljoens fungeren veelal ook als restaurant.



In de jaren 60 is een impuls gegeven aan het plaatsen van beeldhouwwerken in de straten van Zandvoort door het vormen van een fonds tot kunstzinnige verfraaiing van het dorpsbeeld. Verschillende beelden zijn hierdoor geplaatst. Sindsdien is er nog incidenteel wat gebeurd, zoals het beeld in de wijk De Meeuwen, een geschenk van de bouwer van deze wijk. De bedoeling is om het idee van meer kunst in de wijken weer op te pakken. Een start is gemaakt door hiervoor geld te reserveren in de nieuwe wijk bij het station en bij de herinrichtingsplannen voor het centrum.

3.4. De regio en Zandvoort



De ligging van Zandvoort in de regio Zuid-Kennemerland is heel specifiek. Aan alle kanten is de bebouwde kom omgeven door duingebied en water. Alleen Bentveld grenst aan de kenmerkende bebouwing aan de binnenduinrand die van noord naar zuid loopt. Volgens het Intergemeentelijk structuurplan Zuid-Kennemerland van 1993 geldt voor het gewest de afweging wat men wil behouden en uitbouwen vanuit de gedachte: een leefbaar stadsgewest in de Randstad met een samenleving in beweging, temidden van waardevol en herkenbaar landschap. Behouden en benutten van ontwikkelingsmogelijheden van de aanwezige natuur en landschapsopbouw is hierbij belangrijk.
Voor Zandvoort betekent dit direct dat natuurontwikkeling van de duinen wordt gestimuleerd. Het handhaven van de bestaande verschijningsvorm geeft op gewestelijk niveau sturing aan de omvang en activiteiten in Zandvoort.

Vooral het recreatieverkeer vormt binnen de regio een belasting. Het Intergemeentelijk structuurplan noemt als noodzakelijke maatregelen: het autoluw maken van het centrum van Zandvoort; inruilen van autoverkeersruimte voor openbaar-vervoerruimte op regionale verbindingen; verkeersbegeleidings- en beheersingssystemen door toepassing van elektronica en regelinstallaties; aanpak van het recreatieverkeer over de weg dat uitgaat van een 'optimaal' parkeerbeleid in Zandvoort en het zo goed mogelijk beheersen van de hinderlijke recreatiestromen op de Zeeweg en de Zandvoortselaan door verantwoorde verkeersdosering vanaf de rand van de agglomeratie en een intergemeentelijke samenwerking om het openbaar vervoer te stimuleren.
In hoofdstuk 5 over verkeer worden deze zaken als belangrijke beleidsaspecten en acties voor de komende jaren in en rond Zandvoort uitgewerkt.

Op gewest-niveau betekent bescherming en behoud van waardevolle elementen in het landschap dat recreatieve voorzieningen worden gezoneerd. Het strand kent een intensief gedeelte van Zandvoort-zuid tot aan Parnassia.





Het strandplan IJmuiden is volgens het gewest een toevoeging die de bezoekersstromen kan helpen spreiden. Het duingebied in Zuid-Kennermerland is bestemd voor extensief medegebruik, op een aantal gedeelten nabij de ingangen aan de oostzijde en de Zeeweg na. Wel worden voorstellen gedaan voor aanvullende fietsvoorzieningen en verbetering van fietsverbindingen richting Haarlemmermeer. Dit beleid wordt vanuit Zandvoort onderschreven, in de lijnen van hoofdstuk 5 komt dit terug en krijgt het ook een uitwerking naar betere fietsaansluitingen bij de grenzen van bebouwing in Zandvoort.

Toerisme is van bovenregionaal belang en moet als bron van inkomsten worden gehandhaafd. Vergroting van de bezoekersomvang is daarbij niet het streven. Het Intergemeentelijk structuurplan stelt dat het centrum van Zandvoort fungeert als brandpunt. Het gewest ziet voor de toekomst vooral een accent naar meer verblijfstoerisme in plaats van dagtoerisme. Dit moet gebeuren in samenhang met mobiliteitsbeleid.

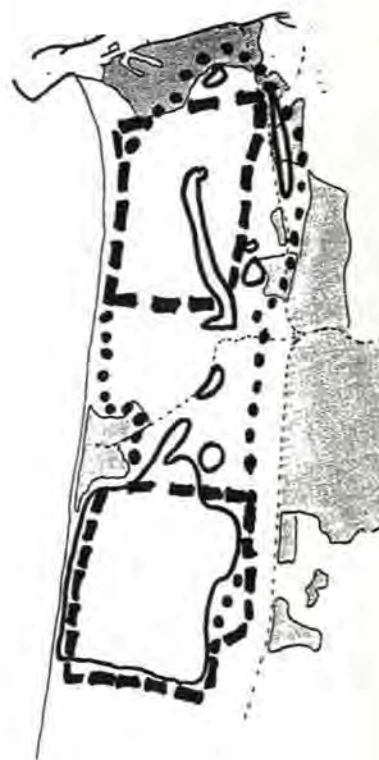
De uitwerking van deze gedachten komen in het volgende hoofdstuk naar voren. Hierbij wordt wel aangegeven dat Zandvoort een dubbel accent wil leggen: aandacht voor de functie als dagrecreatie-plaats en versterken van verblijfstoerisme. Het dorpscentrum van Zandvoort met de centrale boulevardzone wordt hierbij als belangrijkste toeristische brandpunt gezien.

De komende jaren zal het Streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied uit 1987 worden herzien. De gemeentelijke en gewestelijke plannen zullen hiervoor belangrijke bouwstenen zijn. Het streven is om het streekplan eind 1998 door Provinciale Staten te laten vaststellen.

3.5. Zandvoort in de duinen.

In het Intergemeentelijk structuurplan Zuid-Kennemerland van 1993 is vastgelegd dat de duinen de functies blijven houden van zeewering, natuur, recreatie en waterwinning. Rond de kern van Zandvoort liggen gebieden die voor allerlei vormen van intensieve recreatie zijn bestemd. De duinen worden verder ontwikkeld als natuurlijke, landschappelijke en ecologische drager, waarbij waterwinning belangrijk blijft en wordt aangepast aan de natuurfunctie. Om de recreatieve druk te geleiden is er een zonering die uitgaat van de bestaande kwaliteiten en de bereikbaarheid, delen van de duinen worden natuurontwikkelingsgebied. In dit kader past ook dat het Bedrijventerrein Zandvoort-noord het stempel krijgt van een lokale functie. Er is geen uitbreiding mogelijk.

In een convenant tussen de provincie Noord-Holland en Zandvoort van 1989 zijn afspraken gemaakt over de zonering, de inrichting en het beheer van het gemeentelijk duingebied. De duinen ten noorden van Zandvoort en de strook rondom het golfterrein zijn in 1996 door de gemeente Zandvoort overgedragen aan de provincie Noord-Holland. Het beheer gaat van de Stichting Het Nationale Park De Kennemerduinen naar de N.V. PWN. Deze terreinen zijn aangewezen als beschermd natuurmonument op grond van de Natuurbeschermingswet. In een beheernota voor de periode 1996 - 2000 kondigt de PWN aan een beheerplan op te stellen met behoud van de natuur- en recreatiewaarden en in samenhang met het aangrenzende natuurgebied.



BESCHERMINGSGEBIEDEN:

STILTE GEBIED

WATERWINGEBIED

GRONDWATER BESCHERMINGS GEBIED

Bekende paden als Duinpieperpad langs het westelijk deel van het Kraansvlak en het Wurmenveld vallen onder dit beheer, evenals het Visserspad langs de spoorlijn Zandvoort-Overveen. Belangrijk is het behoud van de vegetatie met een zeedorpenkarakter, de duinrooshellingen en het duinmeer met een waardevolle duinvalleibegroeiing. Het Kraansvlak is tot nu toe weinig toegankelijk, er is wel een druk van verschillende overheidsorganen om dit meer open te stellen. Bij openstelling is een faunabeheervisie voor het Kraansvlak belangrijk. Hier wordt de komende jaren aan gewerkt.

Ook de duingebieden ten oosten en ten zuiden van Zandvoort zijn beschermd. Het gebied rond Koningshof behoort aan Natuurmonumenten. De Zuidduinen zijn in december 1994 overgedragen aan de gemeente Amsterdam. Samen met de Amsterdamse Waterleidingduinen wordt dit nu beheerd door Gemeente Waterleidingen Amsterdam. Het gebied heeft de dubbele functie van waterwingebied en natuurgebied. Het is onlangs aangewezen als beschermd natuurmonument. Bij de overdracht is voor het wijkuitloopgebied bepaald dat dit vrij toegankelijk blijft voor wandelaars. De voor Zandvoort zo karakteristieke teellandjes in de duinen (duinaardappelen!) zijn gehandhaafd.
Een kleine strook is nog in bezit van de gemeente Zandvoort. Over een breedte van 12 m. langs de Frans Zwaanstraat is een strook gereserveerd voor verkeersvoorzieningen als fiets- en ruiterpaden of parkeerruimte.

Sinds midden jaren tachtig heeft de gemeente Zandvoort de bestemmingen buiten de bebouwde kom vastgelegd in het bestemmingsplan 'Natuur- en recreatiegebieden'. Doel van dit plan was het veilig stellen van de natuur- en waterwingebieden en de bescherming van drinkwaterbelangen en de natuurhistorische waarden. Samen met de beheerplannen van de verschillende beheerders maakt dit een veiligstellen van het kwetsbare duingebied mogelijk.

HOOFDSTUK 4:
TOERISME EN RECREATIE



4.1. Levensader van Zandvoort

4.1.1.Belang van toerisme

Ongeveer vier miljoen dagtoeristen, meer dan een miljoen overnachtingen, duizenden bezoekers bij het circuit, bijna negen kilometer strand met veertig strandpaviljoens. Toerisme is de belangrijkste economische activiteit binnen Zandvoort. Nagenoeg alles wat in Zandvoort gebeurt is op enigerlei wijze verweven met het toerisme. En we moeten daarbij constateren dat Zandvoort deze toeristische functie ook blijft behouden. Al was het alleen al vanwege de ligging of vanwege het feit dat de mogelijkheden voor andere economische activiteiten van vergelijkbare omvang uitermate beperkt zijn.

Voor de nabije toekomst geldt voor Zandvoort dat een pro-actief en slagvaardig toeristisch/economisch beleid nodig is. Een beleid dat alert inspeelt op de trends en ontwikkelingen van de toeristische markt; een beleid dat de economische draagkracht van Zandvoort een gezonde basis geeft.

In het verband van de structuurschets gaat het natuurlijk om de wijze waarop aanpassing van de ruimtelijke structuur in Zandvoort bij kan dragen aan de kwaliteitsverbetering van de toeristische infrastructuur. Hierbij gaat het om de fysieke aspecten als het palet aan voorzieningen, de uitstraling van deze voorzieningen en de functionele ruimteclaims. Daarbij is de markt-positie belangrijk, de kwaliteit en breedte van het aanbod.

Uit een globale analyse van de situatie in Zandvoort, afgezet tegen de ontwikkelingen op de toeristische markt, zijn keuzes geformuleerd voor de wijze waarop Zandvoort kan voortbouwen aan datgene wat van wezensbelang is: behoud en bloei van het toerisme.

4.1.2. Bezoekers van de kust en van Zandvoort

Zandvoort kent meerdere markten. De markt voor dagtoerisme, gevoed door het dichtbevolkte achterland. En de markt voor verblijfstoerisme, waarbij zowel Nederlanders als buitenlanders de kust bezoeken.

De Noordhollandse kust is een populaire vakantiebestemming:

Toeristisch bezoek aan de kust in Noord-Holland:

	1992	*1994*
Vakantiegangers:	*x 1000*	*x 1000*
uit Nederland	*785*	*890*
uit buitenland	*286*	*266*
Overnachtingen:		
Nederlanders	*3838*	*5541*
buitenlanders	*1063*	*984*

bron: NBT/NRIT



De buitenlandse bezoekers kwamen in 1994 vooral uit Duitsland (204.000), gevolgd door 13.000 Britten, 11.000 Belgen en 9.000 Fransen.

Met name voor het verblijfstoerisme is Zandvoort sterk afhankelijk van de Duitse markt. Juist op deze markt wordt de concurrentie groter door de opkomst van de Oost-duitse kust als vakantiebestemming en de aantrekkingskracht van de Belgische kust. Ook is er na 1993 een daling van de binnenlandse vakantiebestedingen (dit is het totaal van vakantiebestedingen van Nederlanders en buitenlanders in Nederland).

Uit het volgen van trends en enkele doorberekeningen voor de kust van het Ministerie van Economische Zaken in een 'toermodel' blijkt dat de kustbestedingen nog steeds erg seizoengebonden zijn. Hier worden voornamelijk de langere vakanties doorgebracht (86,1% van de beste dingen aan de kust), terwijl juist de kortere vakanties toenemen. Duitsers besteden wat minder aan de Nederlandse kust, vooral omdat de tegenvallende groei van reële inkomens een bezoek aan de kust als tweede of derde vakantiebestemming tegenhoudt. Een kleine compensatie zit in stijgende bestedingen aan lange vakanties. Voorts blijkt dat de Nederlandse kust meer wordt bezocht door minder koopkrachtige groepen uit Nederland en Duitsland.
Het Toermodel geeft de effecten aan van een 'upgrading' door een gericht marketingbeleid en bijbehorend aanbod. Dit kan door het nastreven van een wijziging van het bezoekersprofiel binnen enkele jaren door de inzet van instrumenten als promotie, arrangementen, prijspolitiek en extra diensten en aanbiedingen. Dit zal effect hebben op het gebruik en de bezetting van het huidige logiesaanbod. Hierdoor kan 10% van de Nederlandse en Duitse kampeervakanties worden vervangen door hotel- en bungalowvakanties, een extra groei van de bestedingen met 2%.
Een stap verder is het nemen van tactische maatregelen, op strategisch niveau afstemmen van het logiesaanbod op de smaak en bestedingsmogelijkheden van hotel- en bungalowgasten. Dit verlengt ook het seizoen en bovendien neemt met name de hotelsector relatief weinig ruimte in. Hiervan wordt een groot effect verwacht op de bestedingen aan de kust.

In wezen heeft Zandvoort een goede uitgangspositie om in te spelen op veranderingen in de toeristisch-recreatieve markt en zodoende de gewenste ombuiging te kunnen maken die in de doorberekeningen van het Toermodel centraal staan. Zandvoort kent weinig toeristische campingplaatsen en een uitbreiding wordt niet voorzien door gebrek aan locaties en de directe begrenzing van de duinen als natuurgebied. Voor hotels bestaan nog wel mogelijkheden in de boulevardzone. Daarnaast kan Zandvoort blijven inspelen op de bezoekers aan Nederland per camper. Nu al bestaat er grote belangstelling voor de kust als verblijfplaats. Zandvoort heeft een camperterrein aan de noord-boulevard. Dit wordt binnenkort opgeheven. Hiervoor moet een andere locatie worden gezocht.



Waar Zandvoort op kan voortbouwen blijkt uit het volgende.
Zandvoort kent vele trouwe bezoekers. Op de campings zijn van de ongeveer 4200 slaapplaatsen 90% vaste jaarplaatsen en seizoenplaatsen. Daarnaast zijn er de strandhuisjes aan de voet van de duinen.
Voor het verblijfstoerisme zijn er sinds 1990 grote voorzieningen bijgekomen: het bungalowpark Gran Dorado met 440 bungalows en 125 studio's en het Elysée Beach Hotel met 250 appartementen.
Het hotelaanbod in kleinere hotels en verhuur door particulieren levert een zeer gevarieerd pakket aan overnachtingsmogelijkheden op.
De voorzieningen voor als de zon niet schijnt zijn uitgebreid met de vele mogelijkheden in het Circus Zandvoort in het centrum, het Casino en een bezoek aan het sub-tropisch zwembad van Gran Dorado.

Voor het dagbezoek krijgt Zandvoort de komende jaren een vergroot achterland. De nieuwe bouwlocaties volgens het VINEX beleid in de noordelijke Randstad leveren in de periode tot 2005 ongeveer 60.000 nieuwe woningen op in de regio Amsterdam, Haarlemmermeer, Zaanstad en Haarlem.
De ligging in de buurt van mainport Schiphol maakt Zandvoort ook een goede locatie voor internationale congressen en vergaderingen.

Over de wijzigingen in wensen van bezoekers en de omvang van toeristische bestedingen wordt in Zuid-Kennemerland regelmatig onderzoek gedaan: het Continue Toerisme Onderzoek.

Belangrijke ontwikkelingen zijn een toenemende individualisering, een groei van het aantal ouderen, een toename van de vrije tijd, meer belangstelling voor cultuur en historie, seizoenspreiding en toename aantal vakanties, toename van korte vakanties en grotere concurrentie van bestaande en nieuwe vakantiegebieden, meer belangstelling voor sportieve vakanties en behoefte aan meer comfort.

Voor 1993 gelden voor het toerisme naar Zuid-Kennemerland de volgende feiten:
* *meer dan de helft van de verblijfsbezoekers komt uit Nederland*
* *de Duitsers vormen in Zandvoort de meerderheid*
* *de dagbezoeker geeft ong. f. 50.- per dag uit, inclusief transport*
* *naast natuur en cultuur is winkelen het belangrijkste bezoekmotief*
* *op jaarbasis is de bezettingsgraad van verblijfsaccommodatie 40%*
* *van 500 miljoen bestedingen besteden verblijfsbezoekers en dagbezoekers ieder 250 miljoen*
* *het aantal dagbezoekers aan Zandvoort is ongeveer 3,5 miljoen, voor Haarlem is dit 1,5 miljoen per jaar*
* *het aantal verblijfsbezoekers bedraagt ongeveer 400.000 per jaar*

Binnen de regio rondom Zandvoort zijn vele zaken te vinden waar de recreanten op af komen en die verblijfstoeristen kunnen boeien.



Zandvoort draagt in niet geringe mate bij aan de toeristische aantrekkelijkheid van de regio, maar kan daar ook zelf van profiteren door zich als een volledige badplaats met een boeiend achterland te profileren.
Als trekkers in het toeristisch product van Zuid-Kennemerland gelden de centrale ligging vlak bij Amsterdam en Schiphol, de mogelijkheden voor cultuur in Haarlem (Teylersmuseum, Frans Halsmuseum, Bavo, hofjes, Vlaams Verleden), strand en natuur, evenementen, circuit en attracties, Haarlem Bloemenstad en de bollenstreek, winkelen.

Marketing van Zandvoort kan alleen effectief zijn als het is gebaseerd op consumentgericht denken. Daarbij overstijgt het de gangbare praktijk, het aanbodgericht denken. Dit betekent ook het loskomen van de idee dat de plaats zelf een totaalprodukt is. Voor verblijfstoeristen is het verblijf veelal een onderdeel van de vakantiebelevenis, een plaats van waaruit men een aantal activiteiten kan ondernemen. Naast plaatsmarketing wordt daarmee regiomarketing belangrijk.
Binnen Zandvoort zelf zullen voorzieningen die voor bepaalde doelgroepen belangrijk zijn op een strategische wijze ingepast kunnen worden. Dit geldt bijvoorbeeld voor winkelvoorzieningen op de juiste plek en met een aangepast assortiment voor de bezoekers. Het geldt voor de differentiatie in het horeca-aanbod. Niet alleen als sfeermaker, maar ook als trekker voor de dagbezoekers uit de regio, als alternatief voor minder zonnige dagen.

4.2. Wat kan Zandvoort de komende periode bereiken

4.2.1. Sterk door samenwerken

Zandvoort moet de toeristische functie tenminste consolideren en waar mogelijk uitbouwen. Immers, de toeristische sector is een groeisector. Zo is de afgelopen jaren de werkgelegenheid binnen deze sector met 2,8% gestegen, tegenover een algemene groei van 1,1%.
Deze potentie moet vertaald kunnen worden in een groei binnen het Zandvoortse. Innovatie is daarvoor een noodzakelijke voorwaarde.

Voor verblijfsbezoek is vanwege de positie van Nederland op de toeristische wereldkaart ondersteunend beleid daarbij onontbeerlijk. In Europa is Nederland een B-bestemming. Dat impliceert dat grotere inspanningen om een marktaandeel te realiseren nodig zijn, dan bijvoorbeeld voor A-bestemmingen. De overheid dient hierbij een initiërende rol te vervullen. Zij zal de regie op zich moeten nemen.

Deze stellingname geeft al aan dat de overheid niet de enige actor is. De private sector speelt natuurlijk een essentiële rol in het geheel. Staatssecretaris Van Dok geeft bij toeristisch beleid terecht aan dat toerisme en recreatie om ruimte vragen: investeringsruimte en fysieke ruimte.



Het is het publieke aanbod dat de mate van private investeringen bepaalt. Om deze reden zal een gezamenlijke krachtsinspanning nodig zijn van de gemeente Zandvoort, andere overheden en de private sector.

4.2.2. Het doel.

Ook Zandvoort zal direct de marktontwikkelingen moeten volgen en de bestaande toeristische producten beter inzetten en nieuwe producten moeten ontwikkelen. Voor Zandvoort staat hierbij de vraag centraal welke elementen verbetering of produktvernieuwing behoeven en welke toegevoegd kunnen worden om Zandvoort ook als badplaats op de grens van de 21e eeuw te handhaven. Hierbij zal Zandvoort voor dagbezoek in de zomer een plaats voor 'massatoerisme' blijven, maar is het voor verblijfstoerisme nodig om in te spelen op de enkele grote trends en daarvoor een uitdagend aanbod te hebben.

Ten eerste moeten de trends en ontwikkelingen op macroniveau binnen het toerisme in kaart gebracht worden. Grote aandacht is nu nodig voor op veranderingen in de markt, zoals de groeiende groep oudere toeristen, wensenpatronen rond verblijfstoerisme, de vraag naar gezonde en actieve vrije tijdsbesteding etc. Belangrijk is ook het zakelijk /recreatief verblijf en de markt voor seminars en congressen. In elk marktsegment zal kwaliteitsverbetering nodig zijn.

Een grote uitdaging bij dit alles is de toenemende concurrentie van de Duitse en Belgische kust. De onlangs verschenen nota voor het toeristisch beleid tot 2000 van staatssecretaris Van Dok heeft als veelzeggende titel 'werken aan concurrentiekracht'.

Voorbeelden van de trends met enkele consequenties voor Zandvoort zijn:
De oudere toerist vormt een doelgroep met specifieke kenmerken en wensen die alleen al vanwege de kwantiteit niet meer is te negeren. Vergeleken met vorige generatie is de oudere van vandaag ook hoger opgeleid en heeft hij meer geld. De algemene trend dat de consument meer comfort en service eist, is bij deze groep versterkt aanwezig. Om Zandvoort bijvoorbeeld voor deze groep aantrekkelijk te maken, zullen voorzieningen op dergelijke wensen moeten worden afgestemd. Ook speelt bereikbaarheid per openbaar vervoer een belangrijke rol.

Als Zandvoort zich meer wil gaan richten op de zakelijke markt, dan dienen allereerst voldoende faciliteiten aanwezig te zijn, zoals congresruimtes en overnachtingsfaciliteiten in een bepaalde prijsklasse. De congresganger wil in de korte tijd dat hij in Zandvoort is 'iets beleven', een 'bijzondere ervaring opdoen'. Die mogelijkheid moet er dan wel zijn.



Het veranderend wensenpatroon van de verblijfstoerist vertaalt zich meer en meer in interesse voor kunst en cultuur, zelfs 'geestelijke verdieping'. Meest naar voren springende ontwikkeling is wel dat steeds meer om 'maatwerk' gevraagd wordt; geen product van dertien in een dozijn, maar een productaanbod dat inspeelt op individuele wensen. De keuzes worden dan ook steeds vaker bepaald op basis van emotionele criteria. Bij het bewerken van de markt zal hier terdege rekening mee moeten worden gehouden. Het boeiende 'achterland' van Zandvoort biedt hiervoor veel mogelijkheden.

Tenslotte de ontwikkelingen rond de Duitse en Belgische kust. Als in een volle markt het aanbod van Zandvoort 'gelijkluidend' is aan het aanbod elders, zal Zandvoort voor de consument een indifferent beeld vormen. Keuzes worden dan niet meer alleen op basis van het aanbod gemaakt, maar factoren als afstand of taalbarrière gaan meespelen.
Zelfs voor de Nederlandse toerist kan dit gaan gelden. Zeker als we het veranderend wensenpatroon in ogenschouw nemen en het feit dat bijvoorbeeld vliegvakanties onder het bereik van steeds meer mensen komen.

Als Zandvoort het marktaandeel op de toeristische markt wil vasthouden dan moet het zich in positieve zin gaan onderscheiden van de 'concurrent': andere badplaatsen in noordelijk Europa en allerlei goedkope Zuid-Europese bestemmingen. Dit speelt vooral bij de wens van uitbreiding van het marktaandeel verblijfstoerisme.

4.2.3. Zandvoort in beeld

De gesignaleerde ontwikkelingen en trends moeten herleid worden tot Zandvoortse proporties: welke ontwikkelingen zijn voor Zandvoort van belang? Waar kan Zandvoort op inspelen? Welke doelgroepen rekenen we tot de onze? Welk marktsegment willen we bewerken? Welke consequenties heeft dat voor de ruimtelijke indeling van Zandvoort? Welke kwaliteit wordt nagestreefd? Wie zijn onze partners?

Vanuit de ontwikkelingen in Zandvoort de laatste jaren, het huidige aanbod en de belangrijkste markttrends kan de positie van Zandvoort als toeristische trekpleister worden bepaald.

Dagtoerisme blijft de kurk waar de Zandvoortse toeristische economie op drijft. Het dagtoerisme maakt 80% van het totaal uit. Een belangrijk deel van het voorzieningenniveau is hier op afgestemd, met alle voor- en nadelen vandien. De voordelen zijn een groot aanbod van voorzieningen in Zandvoort; de nadelen zijn dat deze voorzieningen veelal alleen bij 'mooi-weer-pieken' worden gebruikt en dat de voorzieningen niet altijd aansluiten bij de wensen of het kwaliteitsniveau dat verblijfstoeristen verlangen.



Naast het belangrijke dagtoerisme blijft uitbouw van het verblijfstoerisme noodzakelijk.
Zandvoort blijft zich hiermee op meerdere doelgroepen richten.
Speerpunten van beleid moeten daarbij recht doen aan de uitgangspunten voor kwaliteitsverbetering en aanbodverbreding.
Realisering van de speerpunten dient ook een (gecalculeerde) spin-off te hebben in bijvoorbeeld private investeringen.

Hierop voortbouwend kunnen de basis-elementen van het product 'Kust' verder worden aangevuld met nieuwe product-elementen.
Hiermee wordt het volgende beoogd:
- het verlengen van de verblijftijd van de dagtoerist, waardoor meer toeristische bestedingen worden gegenereerd.
- het stimuleren van het bezoek aan Zandvoort op 'niet-stranddagen'.
- het creëren van een trekker waardoor nieuwe doelgroepen worden aangetrokken.
- het verbeteren van de functionele relaties tussen de huidige product-elementen (als strand, boulevard, winkels en horeca) door het ontwikkelen van goede ruimtelijke condities.

De uitwerking van het hoe en het waar van deze nieuwe product-elementen, de argumenten voor de ruimtelijke speerpunten en de locaties waar ontwikkelingen kunnen en moeten worden bevorderd, zijn benoemd in hoofdstuk 6 De Hoofdlijnen. De uitwerkingen per deelgebied komen in hoofdstuk 7 aan bod. Een ander speerpunt, dat met name de verbreding van het aanbod betreft, is het mogelijk maken van de zogeheten 'jaarrond' exploitatie van strandpaviljoens.

De volgende stap is dan het bepalen van de condities waaronder de gekozen speerpunten van beleid te verwezenlijken zijn.
Het kader in de structuurschets is het aanbrengen van een herkenbare ruimtelijke samenhang. De consument - of dit nu een toerist of een inwoner is - moet op natuurlijke wijze door de toeristische infrastructuur geleid worden. Bovendien moet de ruimtelijke omgeving aantrekkingskracht op de bezoekers hebben. In de volgende hoofdstukken worden aanzetten en uitgangspunten gegeven hoe dit te bereiken is. Een goed voorbeeld vormt het plan voor de herinrichting van het centrumgebied, waar voor de eerste fase is uitgegaan van een bijzondere vormgeving van bestrating, lantaarns en zitelementen en een straat-inrichting waar voetgangers niet gehinderd door auto's kunnen winkelen, lopen of bij mooier weer op terrasjes zitten.

4.2.4. Zandvoort in perspectief

De potenties van Zandvoort worden door iedereen onderkend. Naast de hierboven beschreven structurele en diepgaande maatregelen, zijn er nog enige andere condities waaraan moet worden voldaan.



Concentratie van toeristische functies in en rond het centrum van Zandvoort is een belangrijke rode draad in ons streefbeeld. Samen met uitbouw van diversiteit en kwaliteitsverbetering zal dit andere accenten geven aan imago en identiteit van Zandvoort.

Om het wenkend perspectief te bereiken is een gezamenlijke krachtsinspanning nodig van het bedrijfsleven in Zandvoort, de gemeente en hogere overheden. Van de kant van het toeristisch bedrijfsleven is hiervoor in februari 1996 het Ondernemers Platform Zandvoort opgericht, dat in nauwe samenwerking met de gemeente wil werken aan verbeteren en uitbouwen van de vele mogelijkheden die Zandvoort heeft. Voor deze samenwerking heeft de gemeente samen met het Platform een Stuurgroep en een Adviesgroep "Zandvoort aan Zet" opgericht. De eerste belangrijke taak zal zijn het uitzetten van lijnen voor de kortere en langere termijn om Zandvoort weer duidelijker in de veranderende markt te plaatsen. In 1997 zal hiervoor een toeristisch marketingplan en een toeristisch ontwikkelingsplan worden opgesteld.

Zandvoort gaat ook op toeristisch-recreatief gebied nauwere banden aan met omliggende gemeenten om ervaringen en kennis uit te wisselen en gezamenlijk bij andere overheden het economisch belang van toerisme op de agenda te houden. Op deze wijze werken sinds 1996 de gemeente Zandvoort en de gemeente Velsen samen. Daarnaast zal samen met investeerders worden bekeken welke nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn voor Zandvoort als badplaats.

Samenwerking van alle actoren binnen Zandvoort en de regio is een voorwaarde om tot welslagen te komen. Het is de gemeentelijke overheid die aan de basis van samenwerking en een gerichte marketingbenadering moet staan. Zij heeft immers de meest verstrekkende invloed op belangrijke instrumenten van de gemeente. Het is de gemeentelijke overheid die de vertrekpunten moet formuleren op basis waarvan de samenwerking met derden wordt vormgegeven. De lijnen en acties in deze structuurschets vormen ook hiervoor de komende jaren een leidraad.



VERBINDINGEN TUSSEN
ZANDVOORT EN ACHTERLAND

- AUTO
- TREIN
- BUS
- KNELPUNTEN AUTO

HOOFDSTUK 5:
VERKEER IN EN OM ZANDVOORT.

5.1. Schets van de problematiek.

5.1.1. Historische ontwikkeling en stand van zaken.

Reeds lang is bekend dat zelfs als slechts een aanzet wordt gegeven om de Zandvoortse verkeersproblematiek op te lossen, stevige maatregelen vereist zijn. Al eind jaren '70 en begin jaren '80 is een omvangrijke studie gedaan naar de problematiek van het recreatieverkeer in de regio Zuid-Kennemerland. Deze studie is nimmer bestuurlijk geaccordeerd omdat met name Zandvoort de daarmee gemoeide kosten uiteindelijk te hoog vond.

Oplossingen in latere jaren haalden het ook niet. Druk van de ondernemers van Zandvoort tegen voorstellen om autoverkeer te verminderen is daar de mede-oorzaak van. Een andere reden van het uitblijven van adequate maatregelen tegen de verkeersoverlast heeft te maken met het feit dat de maatregelen gedragen moeten worden door de besturen van meerdere gemeenten. In de praktijk leidt dit niet tot daadwerkelijke uitwerking en uitvoering.

Na 1992 is de verkeersproblematiek wederom in regionaal verband bekeken. Er zijn er drie regionale beleidsstukken opgesteld die oplossingen voor de problematiek aandragen. Over de voorgedragen oplossingen in deze beleidsstukken werd (wordt) in breed verband bestuurlijke overeenstemming bereikt.
Deze beleidsstukken zijn:
- de Intentieverklaring recreatieverkeer van 1992,
- het Regionale Verkeers- en VervoerPlan van 1994 (RVVP)
- de Notitie Integrale Benadering Kustverkeer Zandvoort/Bloemendaal aan Zee van 1996.

Met name in de twee laatste beleidsstukken is als voorwaarde gesteld dat oplossingsrichtingen een samenhangend pakket moeten vormen om negatief economische consequenties te voorkomen.
Tot nu toe is echter door geen van de gemeenten daadwerkelijk overgegaan tot maatregelen, behoudens de voorbereiding van de aanleg van een busbaan op de Zandvoortselaan in Heemstede/Aerdenhout. Deze busbaan die voortkomt uit de Intentieverklaring recreatieverkeer is inmiddels gesneuveld in het besluitvormingstraject.

5.1.2. Invalshoek voor verkeer

In een schets die over Zandvoort gaat is het van belang om de kijk van Zandvoort op de aanpak van de verkeersproblematiek rond recreatieverkeer te beschrijven.
Het centrale thema in de structuurschets, het stellen van kwaliteit boven kwantiteit voor wonen, werken en recreëren in Zandvoort, vormt hierbij ook voor verkeer het vertrekpunt.



De beschrijving van maatregelen zal tweeledig moeten zijn.
- wat kan en moet er in Zandvoort zelf gebeuren
- wat kan en moet regionaal gebeuren

In Zandvoort zelf is het parkeren het grootste probleem met op de tweede plaats de verkeersafwikkeling. De oplossing zal dus primair moeten liggen in parkeerbeheersing.

Regionaal vormt de verkeersafwikkeling het grootste probleem.De oplossingrichting daar ligt met name in de sturing van de verkeersstromen en de signalering van knelpunten.
Om vooruitgang te krijgen in de regionale aanpak van verkeersproblemen zal de gemeente Zandvoort initiatieven moeten nemen voor samenwerking en uitvoering. Daarnaast kan binnen de gemeentegrenzen ook aan verkeersproblemen worden gewerkt.

5.1.3. Parkeerproblematiek

Omdat het parkeren de laatste schakel is in de verkeersketen ligt het voor de hand om het parkeren als sleutel te zien voor oplossingen. Door parkeerbeleid in te zetten als instrument om het verkeer te beïnvloeden kan het worden gebruikt om overlast te voorkomen. Alvorens nader in te gaan op de wijze waarop dit kan eerst enige cijfers over parkeerdruk van bewoners en bezoekers en over parkeren in de kuststrook.

autobezit

het autobezit in Zandvoort is 1 auto per 2,67 inwoners, dat wil zeggen 15500/2,67 = 5.800 auto's in geheel Zandvoort

parkeren in de kuststrook

absoluut aantal parkeerplaatsen op de openbare weg in de kuststrook (=het gebied tussen de zee en de lijn Lijsterstraat, Koninginneweg, Vondellaan)

- betaald parkeren (woonstraten en 3400 op terreinen)	*4750 st*
- parkeren in woonstraten (niet betaald)	*3275 st*
- illegale capaciteit in woonstraten ca. 25% van 3275---->	*820 st*

Als wij aannemen dat de bewoners de helft van de niet-betaalde capaciteit gebruiken en dat de andere helft én de illegale capaciteit ten goede komt aan dagrecreanten dan is er in dit gebied de volgende capaciteit aanwezig voor (dag)recreanten:

- betaalde parkeerplaatsen	*4750*
- capaciteit in woonwijken t.b.v. recreant	*1650*
- illegale capaciteit in woonwijken (trottoirparkeren)	*800*
totaal	*7200*





Recreatie-verkeer.

Uitgaande van een intensiteit op de Zandvoortselaan en de Boulevard Barnaart tezamen op de drukke uren op zomerse dagen van ca. 15.000-20.000 auto's, staan er naast de reeds aangegeven 820 st. illegale auto's nog eens 15.000 à 20.000 - 7.200 = 8000 à 13.000 auto's verspreid door geheel Zandvoort in de woonwijken!(dus buiten de kuststrook).
Dit manifesteert zich voor een deel als overlast in een groot aantal straten. Voor een ander deel zal het gewoon om legaal parkeren gaan.

Gezien deze cijfers moet ervan worden uitgegaan dat de doelstelling om de woonwijken niet langer met parkeren van recreanten te belasten niet vol is te houden. Dat zou namelijk resulteren in een maximum van 3.400 auto's in Zandvoort, zijnde de parkeerplaatsen op de grote terreinen.
Dat is zelfs aanzienlijk minder dan het aantal auto's van de eigen bewoners van Zandvoort en slechts gemiddeld 20 % van de huidige hoeveelheid bij redelijk drukke dagen.

Nog een reden om de woonwijken niet geheel te onttrekken aan de parkeercapaciteit is dat in dat geval de parkeerdruk zich verplaatst naar de (overige) straten waar het verkeer wordt afgewikkeld. Deze straten worden dan nog grotere probleemgebieden. De nadelen voor de bewoners van deze straten wordt dan, zeker in verhouding tot de bewoners in de woonstraten, wel zeer schrijnend.

Indien de woonwijken niet meer bruikbaar zijn voor de vraag naar het parkeren van auto's is het aantal parkeerplaatsen beperkt. Deze plaatsen zullen op zeker moment abrupt vol zijn en dan is er een enorm fileprobleem. Men rijdt als het ware in een fuik.
Thans zijn de woonwijken een buffer en omdat nog lang niet alle woonwijken in Zandvoort worden volgeparkeerd zit daar de mogelijkheid om een wisselend aantal auto's flexibel op te vangen.

De conclusie is dat er altijd een parkeertekort is. Dit kan vanwege de enorme aantallen niet worden opgelost door extra parkeerruimte te creëren, nog afgezien van het feit dat de ruimte in Zandvoort ontbreekt om zelfs maar één parkeerterrein van enige omvang aan te leggen.

De enige locatie die in aanmerking komt voor plaatselijke uitbreiding van parkeerareaal met middellang parkeren (4 uur) betreft het centrum. Het centrum wordt daarmee voor auto's beter bereikbaar en er kan een alternatief worden geboden voor de parkeerplaatsen die hier en daar verdwijnen, o.a. door de Herinrichting Centrum.
Deze uitbreiding van het parkeren kan gerealiseerd worden op de Prinsesseweg, maar ook in samenhang met plannen voor een parkeergarage in de nieuwbouw winkeldomein Jupiter of de plannen die Albert-Heijn en PTT mogelijkerwijs samen gaan ontwikkelen eventueel in combinatie met ter plaatse van de scholen te realiseren nieuwbouw voorzover en zodra deze locaties beschikbaar komen. Uit een recent onderzoek is gebleken dat de exploitatie van een separate parkeergarage niet sluitend is te maken, indien wordt uitgegaan van het principe dat de



*kosten minimaal door de inkomsten kunnen worden afgedekt.
Overigens is het voor het exploiteren van een parkeergarage op die basis beslist noodzakelijk dat een stringent flankerend parkeerbeleid wordt gevoerd.
Als het parkeren in de directe omgeving gratis is, is men niet of nauwelijks bereid te betalen in een parkeergarage.
In het centrum geldt al enigszins dat de Prinsesseweg als "parkeergarage" fungeert. Hier zijn n.l. de laagste tarieven (nultarief), de rest van het centrum is duurder. Het parkeren zal zich dus met name op de Prinsesseweg richten, zeker wanneer de woonwijken in het centrum door de maatregelen uit het parkeerbeleid worden afgesloten.*

Bovenstaande wil zeggen dat woonwijken nodig blijven voor recreantenparkeren, behalve op die plaatsen waar de schaal van de straat of wijk het niet toelaat. Overlast van zoekverkeer is daarbij onvermijdelijk. Overlast uit illegaal parkeren kan worden teruggedrongen.

5.1.4. Conclusie

De parkeeropvang in Zandvoort is te beperkt voor de grote stroom auto's op topdagen. Overlast in de woonbuurten is hierdoor niet te voorkomen; wel is dit in betere banen te leiden door het illegaal parkeren op trottoirs, voor uitritten en in bochten te bestrijden. Parkeren op straat op een geschikte plaats kan geen bezwaar zijn. Het getuigt ook niet van realiteitszin om te denken dat op langere termijn alleen de grotere parkeerterreinen nodig zijn. Als een dergelijk beleid al wordt voorgestaan, dan kan dit alleen in samenhang met soortgelijke maatregelen langs de gehele Nederlandse kust. Een geheel andere benadering is het verbeteren van de parkeeropvang en verbeterde bewegwijzering.
Op dit moment in de huidige situatie, zonder beperkende maatregelen van de autostroom, zou dat averechts werken, omdat er meer verkeer kan worden verwerkt. Een tegengesteld effect ontstaat door de snellere aanvoer in kort tijdsbestek naar Zandvoort, met alle problemen van een grotere verkeersdrukte. Een oplossing van het parkeerprobleem is daarom niet een groene golf of meer parkeerplaatsen. Een oplossing is wel dosering van het aanbod, gecombineerd met een betere, soepeler opvang.

5.2. Oplossingsrichtingen.

5.2.1. Verkeersafwikkeling.

Het is van belang paal en perk te stellen aan het aantal auto's dat Zandvoort aandoet. In het beleidsstuk "Notitie Integrale Benadering Kustverkeer" van de Vervoerregio worden daarvoor richtlijnen gegeven. Deze gaan uit van maximaal 11.000 à 12.000 auto's. Daarna moet er in de regio een signalering gaan werken dat Zandvoort vol is.

Het verminderen van het aantal auto's kan alleen goed gebeuren aan de rand van de regio, het lijkt dus zaak om daarmee te beginnen. Verwacht mag worden dat initiatief van Zandvoort op dat punt door de andere gemeenten zal worden toegejuicht. Van Bloemendaal is niet helemaal duidelijk hoe de opstelling zal zijn, omdat Bloemendaal ook belangen heeft in de bereikbaarheid van Bloemendaal aan Zee.
Het verlies van recreanten ten gevolg van de 3.000 à 8.000 auto's die minder komen zou moeten worden opgevangen door verbetering openbaar vervoer en toename fietsgebruik.

Bij een bezettingsgraad van 2,4 per auto zijn dat 7.000 à 19.000 mensen die dan het openbaar vervoer of de fiets naar Zandvoort zullen nemen.

Indien in de situatie van een gemaximaliseerd auto aanbod wordt gekozen voor parkeergarages i.p.v. parkeren in de woonwijken dan is dat een mogelijkheid. De noodzaak daartoe is dan echter veel minder aanwezig. Het verminderen van het aantal auto's naar Zandvoort zal naar verwachting ook consequenties voor de inkomsten uit het parkeren hebben. Voor investeringen in parkeergarages zal dan veel minder ruimte zijn.

5.2.2. Openbaar vervoer

Door gelijktijdig met het reduceren van het aantal auto's het openbaar vervoer aanzienlijk te verbeteren zou Zandvoort per saldo even goed bereikbaar kunnen blijven.
De noodzakelijke capaciteitsverruiming van het openbaar vervoer is een zaak waar Zandvoort niet echt invloed op heeft.

Het betreft hier een capaciteitverruiming van maximaal zo'n 19.000 in pakweg 5 uur.





Wel wordt in vervoerregionaal verband gesproken met de NS om te komen tot verbeteringen. De Sternetplannen van de NS sluiten natuurlijk goed aan bij dit streven. Ook de NZH ziet nog mogelijkheden op deze markt gezien de ambitieuze lightrail-plannen die men probeert te ontwikkelen.

Indien Zandvoort in staat is in samenwerking met de regiogemeenten daadwerkelijk het autoverkeer te verminderen lijkt het alternatief geleverd te kunnen worden door de openbaar vervoer-maatschappijen.

De inzet van pendelbussen vanaf het station zal ook met de vervoermaatschappijen worden besproken. De kans op realisering zal mede afhangen van de mogelijkheden om de infrastructuur aan te passen ten gunste van de doorgang van de bussen.
Eén van de consequenties zal zijn dat er nogal wat (betaald) parkeren moet worden opgeheven. (Boulevard P. Loot, Burg. Engelbertsstraat).

Bij het openbaar vervoer vallen er twee belangrijke assen te onderscheiden.
De *bus*-as Zandvoortselaan (onderdeel van de hoofdas Zandvoort-Amsterdam) en de *trein*-as Amsterdam-Zandvoort.

De eerste as is belangrijk voor de toegankelijkheid van Zandvoort vanuit het zuidoosten. Met name de gemeente Haarlemmermeer (Hoofddorp, Nieuw-Vennep, Vinex-locatie!) is hierbij van belang, maar ook Hillegom en Lisse spelen hierbij een rol.
De treinverbinding is vooral voor Amsterdam en achterland van belang.
Hiermee zijn de twee belangrijkste herkomstlocaties behalve de regio zelf, met Haarlem als belangrijkste plaats, genoemd.

Voor de direct aan Zandvoort aansluitende regio zegt het RVVP dat ingezet moet worden op de fiets als belangrijkste vervanger voor de auto.

De trein-as wordt in de toekomst nog versterkt door het nieuwe station Haarlem-Spaarnwoude. Mogelijkerwijs kan dit station worden ingezet als overstappunt buiten de regio voor verkeer naar Zandvoort.

De bus-as via de Zandvoortselaan is, hoe politiek gevoelig ook, toch van wezenlijk belang voor de bereikbaarheid van Zandvoort vanuit het zuidoosten(Haarlemmermeer). Ook als aansluiting op het station Heemstede-Aerdenhout heeft deze buslijn een functie. Indien vrije busbanen op dit traject niet haalbaar zijn is het toch mogelijk om door reductie van het autoverkeer de bus een goede doorgang te verlenen. Ook hierbij is vermindering van het aantal auto's, zoals hiervoor werd besproken, van groot belang.



Een busverbinding via de Zeeweg kan op topdrukke dagen een steentje bijdragen aan een goede bereikbaarheid van Zandvoort, maar bedient verder hoofdzakelijk hetzelfde achterland als de trein. Parallelle lijnen zijn natuurlijk vanuit rendementsoverwegingen niet gewenst.

Voor het recreatieverkeer is aantakking van zo'n lijn op de Zuidtangent niet zo relevant. De Zuidtangent komt vanuit de Haarlemmermeer. Het is niet logisch eerst een behoorlijke afstand naar het noorden te reizen (Haarlem-Station) en vervolgens weer naar het zuidwesten (Zandvoort). Overigens stapt men, eenmaal op Haarlem-station aangekomen, niet in de bus maar natuurlijk in de trein.

Het voorgaande laat natuurlijk onverlet dat in geval van reconstructie van de Zeeweg, hetgeen in de komende jaren moet plaatsvinden, rekening moet worden gehouden met de aanleg van een busbaan. Als de ruimte voor de auto wordt beperkt, is de infrastructuur reeds grotendeels aanwezig. Daarmee zijn de kosten voor een busbaan verhoudingsgewijs gering. Op drukke dagen, maar ook door het jaar heen kan de (reguliere) bus dan van een busbaan gebruikmaken.

Meer resultaat kan worden verwacht van een pendelbusdienst vanaf het station Zandvoort parallel aan het strand, zodat het gebruik maken van de trein aantrekkelijker wordt.
Voor de doorstroming van zo'n pendeldienst zullen vrije busstroken worden gecreëerd op bijvoorbeeld Burg. van Alphenstraat, Boulevard Barnaart, Burg. Engelbertsstraat, Boulevard Paulus Loot en Brederodestraat-zuid. Hiermee verdwijnt een deel van de parkeercapaciteit en wel van de capaciteit van 4750 plaatsen voor betaald parkeren.

De "twee-assen-theorie" geeft tevens aan dat het busstation in Zandvoort op een andere plek zal moeten liggen dan op het stationsplein. Voor een goede verdeling van de dagtoerist over Zandvoort is het scheiden van bus- en treinstation van groot belang.
Ook van belang is dat waar de bus rijdt geen congestie mag zijn. Dat wil zeggen dat de bus niet op Gerkestraat/Haarlemmerstraat en Hogeweg zou moeten rijden, maar via de opgewaardeerde vrije busbaan vanaf de bebouwde-komgrens (in Zandvoort) tot het busstation in twee richtingen.

In beginsel is elk stukje busbaan winst, vooral binnen de bebouwde kom. Elke minuut winst in reistijd is de moeite waard. Buiten de bebouwde kom zijn er op termijn mogelijkheden om de bus en het autoverkeer rijdend te houden door doserings-maatregelen.
Binnen de bebouwde kom is het veel lastiger om doorstroming voor de bus te krijgen. Het stuk tussen het busstation en de grens

van de bebouwing is voor de bus een van de meest hinderlijke stukken.

Inrichten van een busbaan binnen de gemeente-grens betekent ook een duidelijk signaal naar de buurgemeenten dat Zandvoort serieus maatregelen treft voor het recreatie-verkeer. Tevens is het zeer wervend als de bus langs de file kan rijden, zodat de automobilist waarneemt dat de bus wel kan doorrijden.

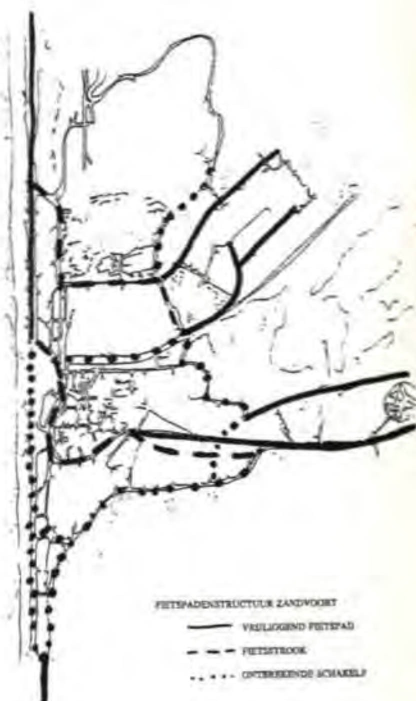


5.2.3. Fietsverkeer

Een ander deel van het alternatief voor een verminderd autogebruik zal geleverd moeten worden door toename van het gebruik van de fiets. In principe is dat ook haalbaar omdat het fietsverkeer vooral 'mooi-weer-verkeer' is. Het meest genoemde nadeel van fietsen is daarmee weggenomen. Slechts de kans op diefstal van de fiets is nog aanwezig. Hier ligt voor Zandvoort een taak, namelijk het verbeteren van de stallingsmogelijkheden (fietsparkeren), naast de noodzaak tot verbetering c.q. uitbreiding van de fietspaden en de fietsbewegwijzering. Deze taak kan Zandvoort geheel zelfstandig oppakken, zonder daarvoor eerst in overleg met de andere vervoerregio gemeenten te treden, zoals bij veel andere maatregelen wel noodzakelijk is

> *Zoals ook met de overige infrastructuur het geval is geldt evenzeer voor de fietsinfrastructuur dat er een forse achterstand is aan voorzieningen. Bij een in 1994 gehouden onderzoek in het Gewest Zuid-Kennemerland is gebleken dat met name in Zandvoort de fietsinfrastructuur nogal tekort schiet: ontbrekende schakels in verbindingen, niet te vinden beginpunten van recreatieve fietspaden, gebrekkige of geheel afwezige bewegwijzering op de belangrijke routes, enz.*

Tijdens de discussieavonden over de doelstellingen voor de structuurschets bleek dat de door de gemeente geopperde verbeteringen aan de fietsinfrastructuur op veel bijval kunnen rekenen. Dit betekent dat ook voor intern fietsverkeer de nodige verbeteringen noodzakelijk zijn.



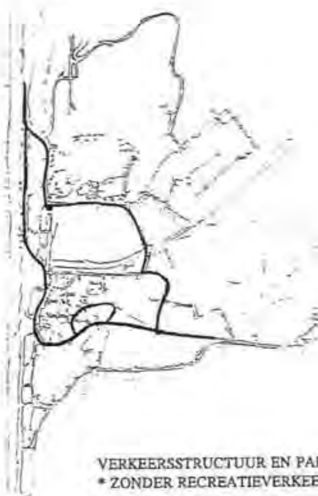
5.3. Verkeersstructuur binnen Zandvoort.

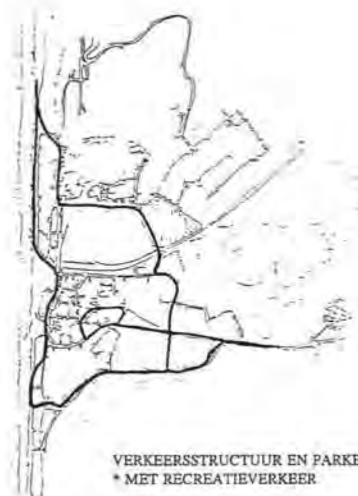
5.3.1. Zomer en winter.

De bevolking en de politieke partijen zijn eensgezind in de mening dat Zandvoort in ieder geval tijdens de zomermaanden juli en augustus en op alle overige zondagen in het jaar in meer of mindere mate met een forse verkeersdrukte te maken heeft. Ook is de meerderheid van mening dat de drukte hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door de dagrecreanten en niet door bewoners en verblijfstoeristen.
Daarom is een aanpak belangrijk voor drukke dagen, buiten de drukke perioden zijn er in principe geen grootschalige veranderingen nodig.

De verkeersstructuur kan op meerdere wijzen worden uitgewerkt. Onderzoek zal moeten aantonen of dit seizoensmaatregelen dan wel definitieve maatregelen worden. Eén methode is een wegenstructuur te ontwikkelen die het gehele jaar rond van kracht is. Dat wil zeggen dat er gekozen wordt voor straten waar de verkeersafwikkeling moet plaatsvinden.
Op een aantal relevante punten zullen dan reconstructies noodzakelijk zijn om de verkeersstromen te geleiden. De bewegwijzering moet intensief en uitgebreid zijn, er zal een systeem van "volmelding" moeten worden ontwikkeld. Een verkeersstructuur die het gehele jaar van kracht is kan ook in de zomer uitstekend functioneren.

Een tweede methode is uitsluitend te zorgen voor een adequate bewegwijzering. Misschien nog een enkele reconstructie (Tolweg en Ir. Friedhoffplein) en verder geen bijzondere regelingen treffen. De acceptatiegraad zal hoger zijn, nadeel is echter dat beperkte maatregelen een minder regulerend effect hebben en dat bij grote drukte toch een redelijk chaotisch wegbeeld valt te verwachten.


VERKEERSSTRUCTUUR EN PARKEREN
• ZONDER RECREATIEVERKEER


VERKEERSSTRUCTUUR EN PARKEREN
• MET RECREATIEVERKEER

De studie naar de verkeersstructuur met inachtneming van het besluit van de raad van december 1995 zal antwoord moeten geven op de vraag welke van de hierboven beschreven mogelijke oplossingsrichtingen het best haalbaar of het meest wenselijk is. De besluitvorming over deze punten zal op een later stadium in de raad plaatsvinden.

5.3.2. Enkele zaken nader belicht

Voor het centrum kan het beleid worden gecontinueerd dat reeds is ingezet. Dat wil zeggen dat Kerkstraat en Haltestraat (gedeeltelijk) autovrij en autoluw worden gemaakt en dat de Grote Krocht verkeersluw wordt. Als primaire verkeersstraten zullen in het centrum de Prinsesseweg, de L. Davidsstraat en de Oranjestraat worden aangewezen. De overige straten in het centrum zullen als 30 km/u-zone worden uitgevoerd.

Parkeren op het Ir. Friedhoffplein e.o. is voor centrumbezoek, wat veelal kort-parkeren betreft, geen alternatief. Wel moet worden bewerkstelligd dat langparkeerders uit het centrum verdwijnen en zich zullen begeven naar de grotere parkeeraccommodaties. In het centrum zullen alleen kortparkeerders en middellangparkeerders (max. 4 uur) moeten blijven.

Uitsluitend wanneer voor een vergaande aanpak van het recreatieverkeer wordt gekozen is de barrièrewerking van de Burg. Engelbertstraat te verkleinen. Met het huidige verkeersaanbod zal de Burg. Engelbertstraat blijvend de huidige intensiteiten te zien geven door gebrek aan alternatieven.



ZANDVOORT AUTOLUW

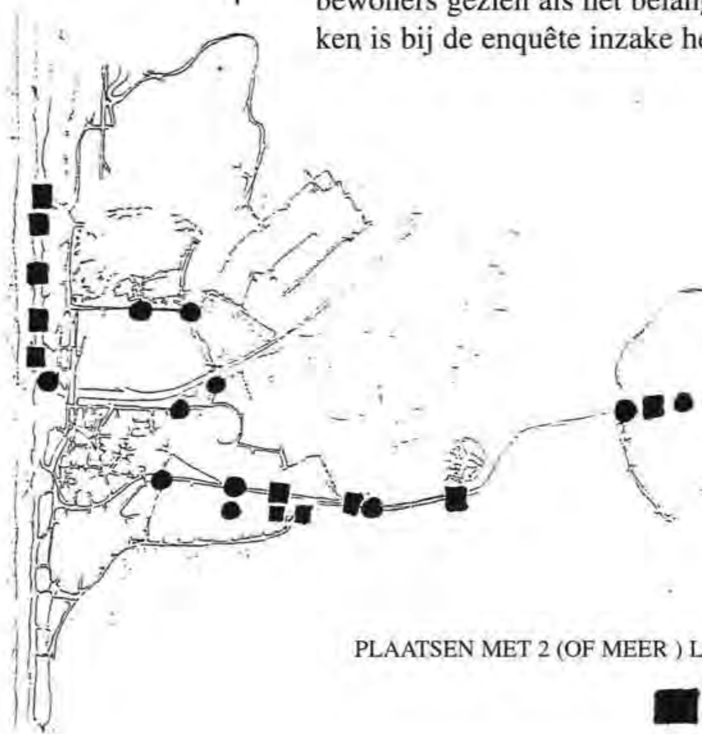
Het maken van parkeervoorzieningen in de middenboulevardstrook voor de nieuwe publieksfuncties staat in feite haaks op de wens om de barrièrewerking van de Burg. Engelbertstraat te verminderen, omdat parkeren ook weer extra verkeersbewegingen tot gevolg heeft.
Wat voor de Burg. Engelbertstraat geldt, geldt in hoge mate ook voor de Boulevard Barnaart binnen de bebouwde kom.

Het beperken van het parkeren op de Boulevard P. Loot legt een nog zwaardere druk op het parkeren in de naastliggende woonwijken. Hier moet voorzichtig mee worden omgegaan.
Als goede fietsverbindingen op de boulevard gewenst zijn, kan dit een reden zijn om het parkeren te weren. Een goed parkeerbeleid voor de naastliggende woonwijken is daarbij essentieel. Afsluiten van de boulevard is niet gewenst in de vigerende verkeersstructuur.

Het maken van goede fietsverbindingen met Zandvoort-noord en Zandvoort-oost in aansluiting op het fietspad uit Noordwijk heeft een grote prioriteit, mede om het aandeel fietsverkeer in de dagrecreatie te verhogen.
Verbetering van de fietsroutes naar het centrum en het station is van belang voor Oud en Nieuw-Noord. Hierdoor zal het gebruik van de auto binnen Zandvoort kunnen afnemen ten faveure van de fiets.

5.3.3. Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in Zandvoort wordt door een groot aantal bewoners gezien als het belangrijkste punt van zorg, zoals gebleken is bij de enquête inzake het veiligheidsbeleid.



PLAATSEN MET 2 (OF MEER) LETSELONGEVALLEN PER 3 JAAR (1992-1994)



WEGVAK

KRUISPUNT

Er zijn binnen Zandvoort meerdere knelpunten. Deze zijn deels subjectief, bijvoorbeeld de matige oversteekbaarheid van bepaalde wegen. Er zijn echter ook duidelijk aanwijsbare locaties waar zich daadwerkelijk veel ongevallen voordoen.

Zandvoort heeft zich gecommitteerd aan de landelijke doelstellingen uit het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid en aan Structuurschema Verkeer en Vervoer IId (o.a. de actie -25%) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, mede overgenomen en uitgewerkt in het Regionaal Verkeers en VervoerPlan. De gemeente wordt dus geacht te streven naar een afname van het aantal slachtoffers met 25% in 2000 t.o.v. 1986 en een afname van 50% doden en 40% gewonden in 2010. Tot nu toe wordt dit streefbeeld bij lange na niet gehaald. Tussen 1986 en 1994 was er slechts een kleine 3% afname, in vergelijkbare gemeenten reeds 21%!

HOOFDSTUK 6:
HOOFDLIJNEN VOOR BELEID.

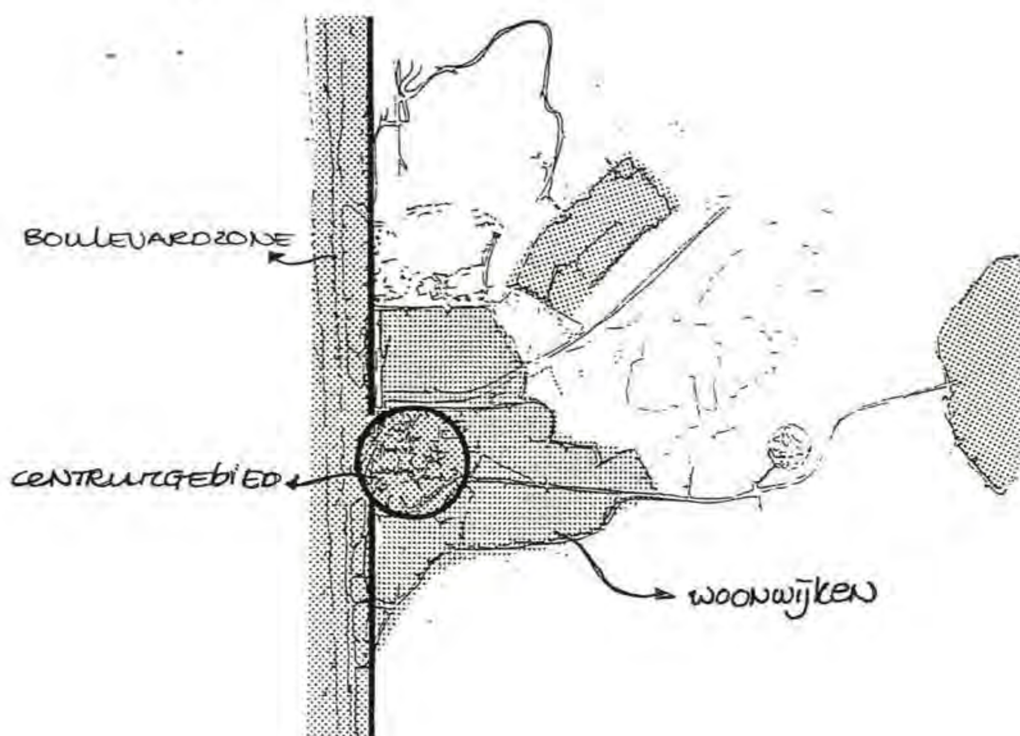
6.1. Ruimtelijk beleid.

Versterken van de mogelijkheden die de gemeente heeft leidt tot de volgende ruimtelijke doelstellingen:

* voor het centrumgebied en vooroorlogse woongebieden is vooral de kleinere schaal en maat bepalend; dit vraagt om een zorgvuldige omgang met de invulling van verkavelingspatronen, bouwhoogten, historische dimensies, openbare ruimte;

* de boulevardzone kent nu een meer open verkavelingsstructuur met grotere bouwblokken met op meerdere plekken een kale openbare ruimte. De boulevard langs het centrum tot bij het station is gezien de verouderingen en de mogelijkheden voor revitalisering deels aan verandering en verbetering toe. Hier komen de nieuwe toeristisch-recreatieve ontwikkelingen. Doel is om dit uit te werken vanuit een architectuur en inrichting die een Zandvoortse uitdrukking kan geven aan een 21e eeuwse badplaats dicht bij een dichtbevolkt achterland.

* de woonwijken kenmerken zich in het algemeen door een redelijk ruimtelijk kwaliteitsniveau. Dit vraagt om bescherming en verdere ontwikkeling van deze kwaliteiten door goed woningbeheer, beheer openbare ruimte, groenbeheer en aandacht voor de leefomgeving. Dit houdt ook in een beperking van verstorende invloeden zoals door toeristische drukte of een overmaat aan verkeer.



6.2. Wonen in Zandvoort

Zandvoort als woongemeente krijgt verschillende uitdrukkingen:

* bescherming:
  voor de specifieke woongebieden staat bescherming van woonkwaliteit en leefmilieu voorop. In de gebieden waar wonen is gemengd met recreatieve functies wordt gestreefd naar een leefbaar samengaan van deze functies en beperken van de eventueel hiermee samenhangende overlast.
  Speciale aandacht is nodig voor de veiligheid en reinheid van woning en woonomgeving.

* geen uitbreiding bebouwd gebied:
  de aanwijzing door de minister van VRO in 1977 om niet buiten de huidige bebouwingslijnen te komen betekent dat het aanbieden en uitbreiden van een gevarieerd en goed woningbestand binnen deze lijnen gezocht moet worden. Dit betekent intensivering van de bebouwde kom: verdichting, invullen van open plekken, verbetering en vervanging van woonbebouwing en creatieve oplossingen als dakwoningen op bestaande flatgebouwen.
  Behoud en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit blijft hierbij het uitgangspunt

  De laatste grote bouwmogelijkheid in Zandvoort, het Stationsgebied, met ruim 500 woningen, moet daarom mede bijdragen aan de gewenste opbouw van het woningbestand.

* opbouw bevolking:
  aandacht voor voorzieningen, opbouw woningbestand en ruimtelijke inrichting voor alle categorieën van de bevolking.
  Bijzondere aandacht is nodig voor het voorzieningenniveau voor de vergrijzende bevolking en de mogelijkheden voor de jeugd.
  Bij de spreiding van voorzieningen is ook de locatie van basisscholen van belang. In ieder geval is het belangrijk dat er zowel in Zandvoort noord als in Zandvoort centrum/zuid een openbare basisschool is.

6.3. Openbare ruimte, architectuur en stedenbouw vanuit een kwaliteitsgedachte.

De kwaliteitsverbetering krijgt een uitwerking vanuit de volgende gedachten:

* kenmerkende inrichting:
  herkenbare inrichting van Zandvoort als badplaats en woonplaats, verder zoeken naar 'eigen' inrichting- en uitdrukkingsvormen en kleurgebruik, een uitgangspunt dat al is ingezet bij het Herinrichtingsplan Centrumgebied.
  Bij de inrichting van de openbare ruimte is bijzondere attentie nodig voor de oudere gebruiker: vlakke betegeling; goed straatmeubilair; duidelijke oversteekplekken.



* flaneergemeente:

  een belangrijke functie van een badplaats is ook zien en gezien worden, er moet geflaneerd kunnen worden. De openbare ruimten in Zandvoort nodigen hiervoor maar beperkt uit, ook het aanbod aan aanvullende (slecht weer) voorzieningen schiet te kort. Daarom is kwalitatieve aan passing van de openbare ruimte nodig, vooral bij de verbindingen naar de boulevard.

* Het beleid uit de jaren zestig van meer kunst in de wijken weer oppakken. Voor de herinrichtingsplannen van het centrum en de nieuwe woonwijk bij het station is geld gereserveerd voor kunst. Dit beleid zal verder worden uitgewerkt door analoog aan de rijksregeling voor gebouwen een kunstbudget van 1% op te nemen bij elke reconstructie en aanpassing van de ruimtelijke omgeving.

* Zandvoort als vrije tijds gemeente:
  - binnen het centrum en de vooroorlogse bebouwing: grote aandacht voor monumenten, sfeer, aanpassing en inpassing van nieuwe bebouwing en winkels en recreatieve voorzieningen binnen de historische omgeving; aandacht voor kunst en cultuur
  - voor de boulevardzone een toeristisch gebied met duidelijke accenten en architectuurbeeld van gezichtsbepalende bebouwing;



* voor het geheel een uitdrukkelijke bepaling van de verhoudingen, maat en schaal van openbare ruimte en bebouwing. Het maken van aantrekkelijke loopcircuits, zowel in de bestaande kern, als bij vernieuwingen bij de boulevardzone staat voorop.

* voor de lanen en groene wegen van Zandvoort staat het behouden van de laansfeer voorop, hiervoor wordt een boombeplantingsplan uitgewerkt en uitgevoerd.

6.4. De economische belangen van Zandvoort.

De structuurschets heeft als doelstelling de ruimtelijke sturing van nieuwe toeristisch/recreatieve ontwikkelingen naar de polen nabij het centrumgebied. Hier wordt de sterkste samenballing van voorzieningen en bezoekers voorzien, er is daardoor een meer afwisselend gebruik van de boulevardzone mogelijk.

* de toeristisch-recreatief belangrijkste concentraties zullen in de polen bij het centrum komen. Nieuwe (hotel)ontwikkelingen worden hier gestimuleerd waarbij afwisselende en visueel aantrekkelijke wandelroutes voorop staan. Aansluiting wordt gezocht bij de maat van dit deel van de boulevardzone.

* de toeristische overnachtingsaccommodaties in het centrumgebied en de woongebieden blijven belangrijk voor het toeristisch product. Per gebied worden de randvoorwaarden voor een zorgvuldige inpassing bepaald.

* de nadruk bij uitbouw en vernieuwing van winkelvoorzieningen zal komen te liggen op de bevordering van thematisch winkelen en voor het plezier winkelen. Het accent ligt dan bij het thema 'vrijteijdsbesteding' en kwaliteitswinkels. Ook buiten het seizoen en bij slecht weer moet van het winkelbestand van niveau een zuigkracht uitgaan.

* De jaarrond exploitatie op het strand zal -binnen vast te stellen voorwaarden- worden bevorderd.

6.5. Verkeer in en rond Zandvoort

De dubbele invalshoek rond de verkeersproblematiek is:
wat kan en moet regionaal gebeuren;
wat kan en moet er in Zandvoort zelf gebeuren.

* de eerste doelstelling voor de gemeente Zandvoort is om de resultaten van overleg rond de regionale beleidsstukken om te zetten in acties waardoor de uitvoering op gang komt. Deze acties liggen rond het mogelijk maken van busbanen binnen de gemeente; het aanleggen van fietspaden; de inrichting van de



boulevard voor een pendelbus en het gebruiken van de parkeermogelijkheden als sleutel om de hoeveelheid auto's te beheersen.

* vanuit de algemene lijn dat kwaliteit boven kwantiteit gaat, wordt er in principe niet gestreefd naar uitbreiding van de wegen-infrastructuur en komt er een beperking en uiteindelijk opheffen van bezoekersparkeren in die woonwijken die veel overlast hebben. Hierbij moet worden voorkomen dat de overlast zich verplaatst naar andere gebieden.
  Beperken van de parkeercapaciteit voor bezoekers in woonwijken heeft consequenties voor de hoeveelheid auto's die in Zandvoort kunnen komen. Dit betekent dat er gevolgen zijn voor de omvang van het autoverkeer en dat het openbaar vervoer en langzaam verkeer worden bevorderd.
  In algemene zin wordt gestreefd naar verbetering van de bereikbaarheid van Zandvoort per openbaar vervoer; bij groei komt er in gelijke mate afbouw van de bereikbaarheid per auto.

* invoeren van een systeem van bereikbaarheidsmarketing en verkeersmanagement: beïnvloeden van de vervoerskeuze van de bezoekers op plekken waar de primaire keuze wordt gemaakt. Buiten de gemeente informeren over actualiteit en door signalering ook alternatieven aangeven (verwijzingen naar parkeermogelijkheden bij stations in de regio).

* binnen Zandvoort zullen de nadelige effecten van het zoeken naar parkeerplaatsen en de uitwassen zoveel mogelijk worden tegengegaan. Beperking van zoekverkeer vraagt om verbeteren van de opvang van auto's met een parkeerdoel (goede bewegwijzering). Dit gebeurt samen met vermindering of stabilisering van het aanbod: doseringsafspraken met de regiogemeenten en aan de rand van de regio signaleringssystemen.

* grote prioriteit voor openbaar vervoer naar en van de gemeente, per bus en trein. De trein-as wordt in de toekomst versterkt door het nieuwe station Haarlem-Spaarnwoude. Dit station kan worden ingezet als overstappunt buiten de regio voor verkeer naar Zandvoort. Daarnaast komt er volgens de plannen van NS Reizigers voor het Sternet Randstad Noord vanaf 1997 het jaar rond een kwartierdienst per trein naar Zandvoort. Deze voor een badplaats unieke verbinding moet door Zandvoort verder worden uitgewerkt door het treinvervoer te bevorderen.

* binnen de gemeente zal er voor de bezoekers aandacht zijn voor de verbindingen van het station naar de bestemmingen, d.w.z. het inzetten van pendelbussen die reizigers aansluitend aan de treinen vanaf het station naar de stranden brengen. Hierdoor worden ook voor treinreizigers de noord en zuidstranden goed

bereikbaar. De pendelbussen kunnen ook Zandvoort noord beter bereikbaar maken.

* verbeteren van de routes voor langzaam verkeer binnen de bebouwde kom en het uitbreiden van deze routes bij voorzieningen die voor langzaam verkeer zeer goed bereikbaar moeten zijn. Verbeteren van recreatieve fietsroutes noord-zuid, ook langs de boulevard en oost-west door Zandvoort. Goede aansluiting op de regionale fietspadenstructuur.

* bij geleidelijke afbouw van autoverkeer verminderen van de barrières door het autoverkeer voor de overstekende voetgangersstromen naar het strand.

* op verbetering van de verkeersveiligheid wordt sterker de nadruk gelegd. Verhoging van de verkeersveiligheid in de woonwijken (door 30 km zones) en weren van sluipverkeer.

HOOFDSTUK 7: ANALYSE VAN GEBIEDEN IN ZANDVOORT; DE GOEDE EN MINDER GOEDE KANTEN MET VOORSTELLEN VOOR OPLOSSINGEN

7.1. De Polen: Belangrijke trekpleisters voor sociaal en recreatief leven.

7.1.1. Aandacht en prioriteit voor de polen.

De opvallende gebieden bij het centrum zijn 'pool' genoemd omdat deze binnen de ruimtelijke structuur van Zandvoort plekken zijn waar geconcentreerd meerdere functies kunnen voorkomen. Belangrijk is hierbij welk potentieel en mogelijkheden deze gebieden hebben en wat de kansen zijn om de polen verder te ontwikkelen.
Als polen zijn aangeduid:
- het oude centrum als geheel;
- het station e.o.;
- de omgeving Casino/Badhuisplein-Strandweg;
- de omgeving Palacehotel/Dolfiramagebied;

Doelstelling voor de 'polen':

Door de ligging langs drukbezochte routes en de concentratie van functies kunnen de polen een grote betekenis hebben voor het sociaal en recreatief leven in Zandvoort. In de huidige Zandvoortse structuur moeten de potenties van de polen verder uitgebuit worden. De invulling en de kwaliteit kan zowel ruimtelijk als functioneel veel beter worden, waardoor dit ook op de omgeving zal uitstralen. De belangrijkste beleidsprioriteit van de gemeente Zandvoort zit daarom in het verder ontwikkelen en invullen van deze polen.

7.1.2. De kern-pool: het oude centrum als geheel

De situatie nu; een korte analyse:

Het centrum van Zandvoort kent nog het dorpspatroon van fijnmazige openbare ruimten, wegen en straatjes tussen de bebouwing. De winkels, horeca en recreatievoorzieningen zijn op een breed publiek van bewoners en bezoekers gericht. Deze voorzieningen zijn gemengd met wonen en instellingen voor bijzondere doeleinden. De menging springt het meest duidelijk naar voren langs de hoofdassen: de Haltestraat, de Kerkstraat en de Grote Krocht met het Raadhuisplein als middelpunt.

Kenmerkend zijn verder de kleinschalige woonbuurtjes die rechtstreeks de ontstaansgeschiedenis van het dorp weerspiegelen en de eerste naoorlogse wederopbouw rond het Gasthuishofje.
Het contrast tussen drukte en veel mensen op straat en rustige woonbuurtjes op een steenworp afstand is groot. Bescherming van het wonen en woongenot ook in het centrumgebied is een belangrijk beleidsuitgangspunt in Zandvoort.

Prioriteiten voor het centrum:
- *centrale leidraad is om door een zorgvuldige ruimtelijke inrichting en beheer het economisch belang van Zandvoort en het centrum mede te bevorderen.*
- *versterken van de aanwezige historische kwaliteiten van het centrum*
- *verhogen van de kwaliteit van het wonen*
- *aandacht voor de ambiance voor winkelen en horeca in relatie tot de versterking van de woonkwaliteit*

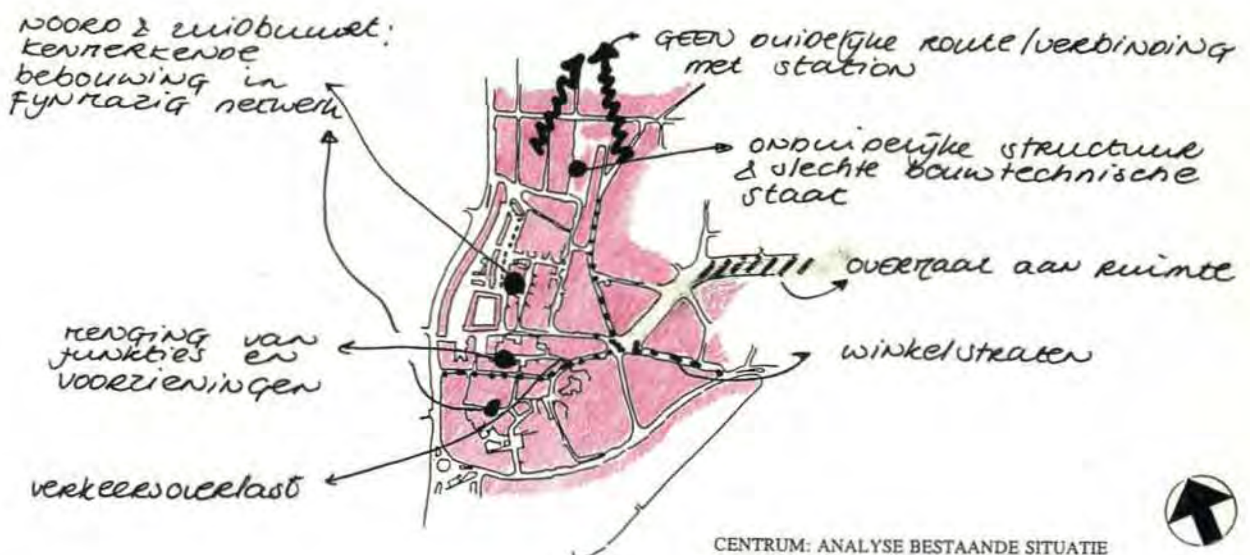
De kleine schaal betekent niet dat de openbare ruimte overal evenveel kwaliteit heeft. Soms komt dit door een overmaat aan ruimte, zoals bij de Prinsesseweg. Soms komt dit doordat de aansluiting/verbinding tussen het centrum en het strand en station matig is.



De noordoostzijde van de spoorbuurt kent een wat onduidelijke structuur en een achterblijvende bouwtechnische staat. Er is geen goede directe verbinding met het station en de ruimte tussen de bebouwing geeft een verwarrend beeld van openbare, semi-openbare en private ruimte.

De kleinschalige structuur van het centrum verdraagt geen intensief autoverkeer en omvangrijke parkeervraag in de open lucht. Ook in de winkelstraten, de drukke toeristische voetgangersroutes, is niet overal een even heldere keuze gemaakt: soms krijgt de voetganger het primaat, soms de auto.





CENTRUM: ANALYSE BESTAANDE SITUATIE







Algemene doelstelling voor het centrumgebied:

Behouden en versterken van de meerdere functies van de kern van Zandvoort vanuit de gedachte om bewoners en bezoekers een dorpse sfeer met winkels, terrassen en afwisselende bebouwing te bieden. De opeenstapeling van meerdere functies (wonen/winkelen/recreatie/horeca/maatschappelijke en culturele functies) vraagt om een afweging om bestaande kwaliteit niet aan te tasten en vooral kwaliteit er in te brengen.
Voor de openbare ruimte ligt het accent op wandelen, flaneren en winkelen, een gebied waar bewoners en bezoekers graag vertoeven.

Uitwerkingen voor het centrumgebied:
Uitwerking 1: Woningen, winkels, recreatieve voorzieningen en culturele attracties moeten passen binnen de historische omgeving en een duidelijke uitstraling hebben.

Functionele oplossingen:
1. de verschijningsvorm moet zich voegen naar de gebouwde omgeving en de schaal van de bebouwing; behouden van dorpskarakteristieken is belangrijk
2. aandacht voor aanzicht van winkelpuien en interieurs; uit straling van chique gezelligheid; uitbreiden van welstandstoezicht
3. winkeluitbreidingen in het minder gevoelige gebied opzij van het Raadhuisplein situeren (Jupiter en bij PTT/AH)

Ruimtelijke oplossingen:
1. zorgvuldige aanpassing van nieuwe bebouwing aan de maat, schaal en ritmiek van de omgeving in de beeldbepalende delen van het centrum (dit kan ook moderne vormgeving betekenen)
2. inrichting van de openbare ruimte afstemmen op de flaneerfunctie en het plezier-winkelen.

Uitwerking 2: Versterken van de economische functie door het bieden van een goed voorzieningenniveau, van belang voor ondernemers, bewoners en toeristische bezoekers.

Functionele oplossingen:
1. beter loopcircuit maken door winkelstraten een samenhangend beeld te geven.
2. kwalitatieve uitbreiding van winkeloppervlak/soorten winkels aan de rand van het centrum bij Raadhuisplein en L. Davidsstraat

Ruimtelijke oplossingen:
1. herinrichten centrumgebied
2. stedenbouwkundige en architectonische ingrepen vooral uitwerken vanuit de beleving en de kwalitatieve bijdrage aan de openbare ruimte (dit betekent een andere invalshoek dan bovenal vanuit gebouwen te denken)
3. Raadhuisplein duidelijk als verbindende schakel vormgeven
4. aantal straten met winkelfront uitbreiden
5. de groenvoorzieningen aanpassen aan het centrumgebied: op het Raadhuisplein komt een boom-oase en in de aanliggende straten plekken met groene boomgebiedjes. Verder komen er zoveel mogelijk solitaire bomen en veel bloembakken als "kleurspetters".



Uitwerking 3: De nadruk op wandel-flaneren, winkelen, recreëren en wonen betekent zoveel mogelijk autoverkeer weren uit het centrum en de belasting door verkeer (geluid, ruimte, oversteekbaarheid) verminderen.



Functionele oplossingen:
1. autoluw maken van het dorpscentrum; verkeersaantrekkende functies niet in centrum dorp
2. kort-parkeren aan randen van winkelgebied; lang-parkeren naar omgeving Friedhoffplein
3. woonbuurten beschermen tegen parkeer-overlast, belanghebbendenparkeren.
2. looproute naar station verbeteren
4. verbeteren fietsroutes/ behouden en verbeteren bereikbaarheid per openbaar vervoer



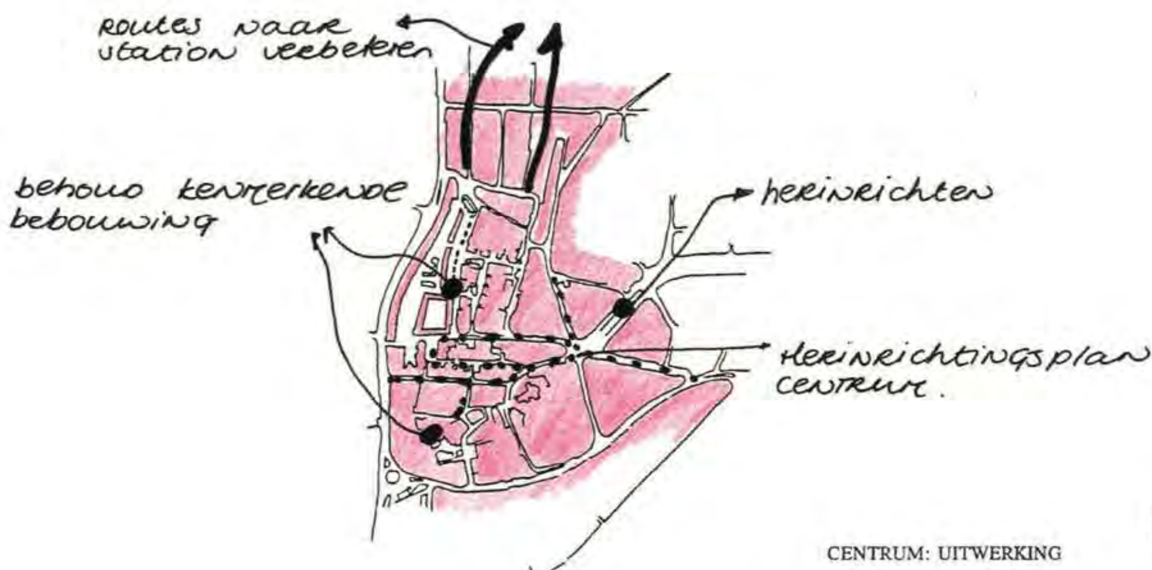
Ruimtelijke oplossingen:
1. looproute vanaf parkeerterrein bij Friedhoffplein aantrekkelijker maken en duidelijk markeren
2. inrichten van de hoofdstraten voor wandelen en flaneren
3. goede stallingsmogelijkheden voor fietsen

Aandachtspunten bij de oplossingen:
De oplossingen kunnen afstemmingsproblemen met andere doelstellingen geven. Voor het *wonen* betekent meer nadruk op winkelfuncties ook meer passanten en een grotere druk op de woonfunctie in het centrum. Voor andere locaties zijn de gevolgen van *meer winkeloppervlak in het centrum* dat het ten koste gaat van mogelijkheden voor winkels in het centrum-boulevard gebied.
Vergroting van de winkelfunctie kan betekenen het verdringen van marginale functies/bedrijfjes die heel karakteristiek zijn voor het centrumgebied.
Goede looproutes door inrichting van de openbare ruimte knelt met de vraag in hoeverre het verkeer in het centrum kan doordringen: autoluw maken van het centrum is gunstig voor het verblijfsklimaat, niet gunstig voor de parkeerdruk op het omliggende gebied.



Maatregelen en acties om de oplossingen te bereiken:

* bestaande rooilijnen zoveel mogelijk vasthouden en/of weer invullen van rooilijnen
* bevorderen van het wonen in het centrum, ondermeer door wonen boven winkels te stimuleren
* grotere toeristisch/recreatieve voorzieningen komen niet in het centrum
* uitbreiding winkelfuncties in de driehoeken ter weerszijden van de L. Davidsstraat
* horecabeleid voeren volgens bestemmingsplan Centrum: restrictief beleid voor horeca die overlast geeft
* aandacht voor handhaving: reclame/rolluikenverordening, terrassen-verordening, monumentenbeleid, A.P.V. (beleid verder formuleren)
* stimuleringsbeleid: overleg met ondernemers over uitstraling winkelgebied
* verkeersbeleid: autovrij maken van bepaalde centrum-winkelstraten; autoluw maken van centrumgebied
* inrichtingsbeleid: eigen uitdrukking geven aan inrichting van centrum-gebied
* entrees openbaar vervoer kwalitatief goed inrichten: busstation, treinstation met stationsplein
* zorgen voor fietsenstalling/ fietsvoorzieningen in het centrum
* bezorgdienst voor grotere boodschappen instellen
* opzetten van dorpsdistributiecentrum in combinatie met bevoorrading strand; geen grote vrachtwagens door het dorp
* het spaarzame groen en de solitaire bomen in het centrumgebied koesteren, nieuwe bomen planten (goed afstemmen met kabeltracé's en nutsbedrijven).
* bij de parkeervlakken haagvormen aanbrengen voor een groener gezicht (Prinsesseweg).





CENTRUM: UITWERKING

7.1.3. De vervoerspool: het station met voorplein.

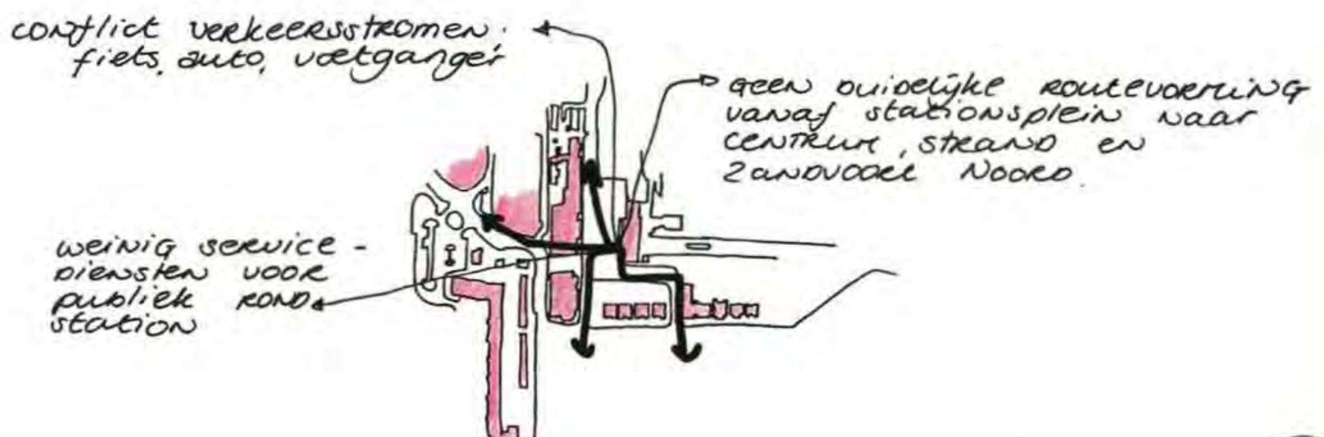
De situatie nu: een korte analyse

Het markante stationsgebouw ligt tegen de kustzone met zijn kenmerkende hoogteverschillen. Dat men het strand nadert is duidelijk door het 'kopstation aan zee'. De overgang van het duingebied naar de Zandvoortse bebouwing kan nog aantrekkelijker worden door de treinbaan binnen een parkachtige uitloper van het duingebied in te bedden.
Bij het verlaten van de trein moet er direct een duidelijke identiteit en imago van Zandvoort op het netvlies komen. Rond het station ontbreken echter hiervoor nog vele zaken. Er zijn weinig servicediensten voor het publiek, zelfs aanvullende voorzieningen als fietsverhuur zijn niet direct herkenbaar.

De inrichting van de pleinruimte geeft geen beeld van een recreatie-gemeente: het is niet ingesteld op verblijven en op route-vorming naar strand en dorp. Het verkeer op het plein en de voetgangersstroom zitten elkaar in de weg. Vanuit het station zijn de looproutes naar het centrum en de boulevard/het strand onduidelijk en saai omdat er weinig is wat het oog trekt, aankopen mogelijk maakt of anderszins de bezoekers boeit (publieksfuncties).

Prioriteit voor stationsgebied:
Het station met voorplein moet de Zandvoortse identiteit en het imago op termijn gaan versterken. Bezoekers en bewoners moeten direct het idee krijgen dat je al met één been in de duinen staat, vlak bij het strand.











Algemene doelstelling voor het station met voorplein:

Krachtig bevorderen van gebruik van het openbaar vervoer voor toeristen- en recreatie stromen. Het station en omgeving als belangrijkste aankomst- en vertrekpunt voor Zandvoort moet de indruk geven van welkom te zijn. Dit welkom betekent ook duidelijkheid in looproutes, oriëntatie en informatie en service-elementen voor bezoekers en bewoners.

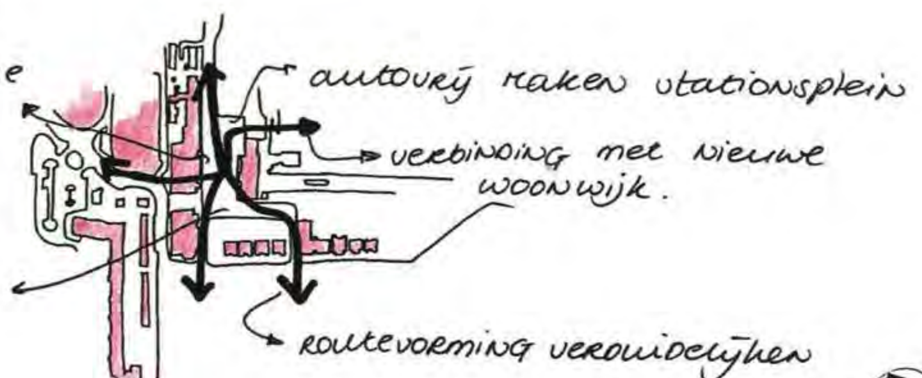
Uitwerking voor het station met voorplein:
Herinrichten van het Stationsplein en directe omgeving zodat het verblijfsklimaat en de verdeelfunctie voor voetgangers sterker wordt, evenals de verbinding van het station met het centrum en het strand.

Functionele oplossingen:

1. in samenwerking met de spoorwegen en anderen verhogen van de service en publieksvoorzieningen op station en op het Stationsplein
2. Stationsplein afmaken met een aantrekkelijk vormgegeven blokje woningen met op de begane grond andere functies; verminderen van de inkijk op tuinen en achterkanten van bebouwing aan de Zeestraat.

Ruimtelijke oplossingen:

1. behouden van monumentale waarde van stationsgebouw en overkapping
2. in samenwerking met NS streven naar verbetering van de interne en externe kwaliteit van het station en de toegankelijkheid
3. verhogen van de behagelijkheid van het plein door betere wandvorming (woonblokje aan zuidwest zijde en plint met kleine service- en informatie voorzieningen)





Verkeersoplossingen:

verbeteren van vervoersmogelijkheden binnen Zandvoort door pendel/bus naar stranden noord en zuid en duinen (verdeelfunctie openbaar vervoer over boulevards).

Maatregelen en acties om de oplossingen te bereiken:

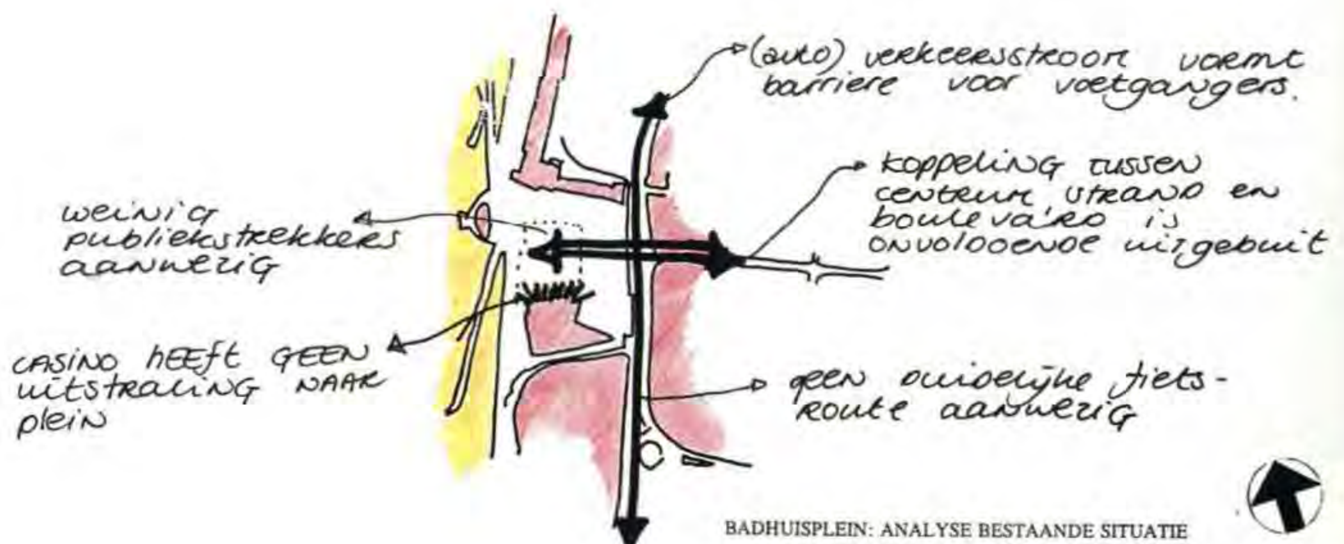
* inrichten van het voetgangersgebied rondom het station: aankleden van de routes met aandacht voor de zichtlijnen en aandacht voor groenvoorzieningen en specifieke ligging aan het duin-talud
* samenwerken met NS Reizigers om de opwaardering van het Stationsplein verder in te vullen door belangrijke functies voor reizigers op het station te vestigen
* autovrij maken van Stationsplein met parkeermogelijkheden uitsluitend voor kort parkeren en halen/brengen (is ook opgenomen in het Plan van Eisen Stationsomgeving)
* inrichten taxi-standplaats en openbaar vervoer opstelplaats
* informatie en bewegwijzering

7.1.4. De pool tussen centrum en zee: Badhuisplein.

Prioriteit voor Badhuisplein: *de belangrijke functie van Zandvoort als recreatiegemeente krijgt hier duidelijk vorm, evenals mogelijkheden te fungeren als sociale ontmoetingsplek voor Zandvoorters, vlak bij het oude centrum en naast de zee.*

De situatie nu; een korte analyse

Het 'venster op zee' is dè plek waar vanuit het oude dorp de ruimte en openheid van zee en strand wordt ervaren. Het heeft alle mogelijkheden voor een boeiend gebied met vele contrasten, een aaneenrijging van kort na elkaar te beleven indrukken en keuzes voor wandelrichtingen langs de boulevard of langs het strand.



BADHUISPLEIN: ANALYSE BESTAANDE SITUATIE







In de huidige situatie is de koppeling tussen het centrum, het strand en de boulevard visueel en ruimtelijk onvoldoende uitgebuit. Voor deze drukke plek zijn er ook weinig publiekstrekkers. Het terrein ligt grotendeels braak, het casino heeft een naar binnen gericht karakter. De rotonde is een uitzichtplek op zee en strand, maar ligt er wat verwaarloosd en zonder duidelijke functie bij.

De ervaring van het overgaan van de intimiteit van het dorp en de weidsheid van de zeereep is hier wel erg 'kaal': de pleininrichting nodigt niet uit tot verpozen, en de uitstraling van de aangrenzende bebouwing draagt niet bij tot een specifieke Zandvoortse identiteit. Er zijn ook geen publieksfuncties die aansluiten op de Kerkstraat en ook de wandelende bezoeker die niet doelbewust naar zee doorsteekt verder het plein oplokt.
De noord-zuid autostroom die de voetgangersstroom vanuit de Kerkstraat kruist vormt een barrière. De doorstroom van het openbaar vervoer wordt op drukke momenten belemmerd. Er is geen goed herkenbare noord-zuid fietsroute.

Algemene doelstelling voor Badhuisplein/ Strandweg.

Het 'venster op zee' is het centrale thema voor deze pool. Rondom dit venster wordt een bijzondere concentratie van publieksvoorzieningen nagestreefd. Dit is ook een logische plek voor voorzieningen. Binnen de structuur van Zandvoort zal dit op termijn een kerngebied vormen waar alles bij elkaar komt: het dorpscentrum, publieksfuncties, de boulevard, het strand, een knooppunt van routes. Het jaar rond levendig, met een ambitieniveau voor hoge kwaliteit van de openbare ruimten, de architectuur en de functies, met een unieke eigenheid. Voor alle doelgroepen (dorpsbewoner, verblijfsrecreant, dagrecreant).

Uitwerkingen voor het Badhuisplein:
Uitwerking 1: Het realiseren van een concentratie van hoogwaardige publieksvoorzieningen rondom het 'venster op zee'.

Functionele oplossingen:

1. de wanden van het Badhuisplein/Strandweg geleidelijk omvormen tot een aaneensluitende reeks publiekstrekkers met kwaliteit; zoals bijv. het Casino, hotel, congresruimte, luxe winkels, restaurants, cafés, sport- en ontspanningsaccommodatie, een themacentrum, culturele ontmoetingsruimten, gemengd met goede woningen
2. naast de beschikbare open ruimte hiervoor vervolgens eventueel ook de noordelijke wand van het Badhuisplein/ Strandweg bij betrekken
3. goede en beeldbepalende architectuur, zorgvuldig afgestemd op het beoogde kwaliteitsniveau, inclusief het 'updaten' van het Casino

Uitwerking 2: Verwezenlijken van een plek 'waar het gebeurt', 'waar je moet zijn', met een ontspannen sfeer, goed ingericht.

Ruimtelijke oplossingen:

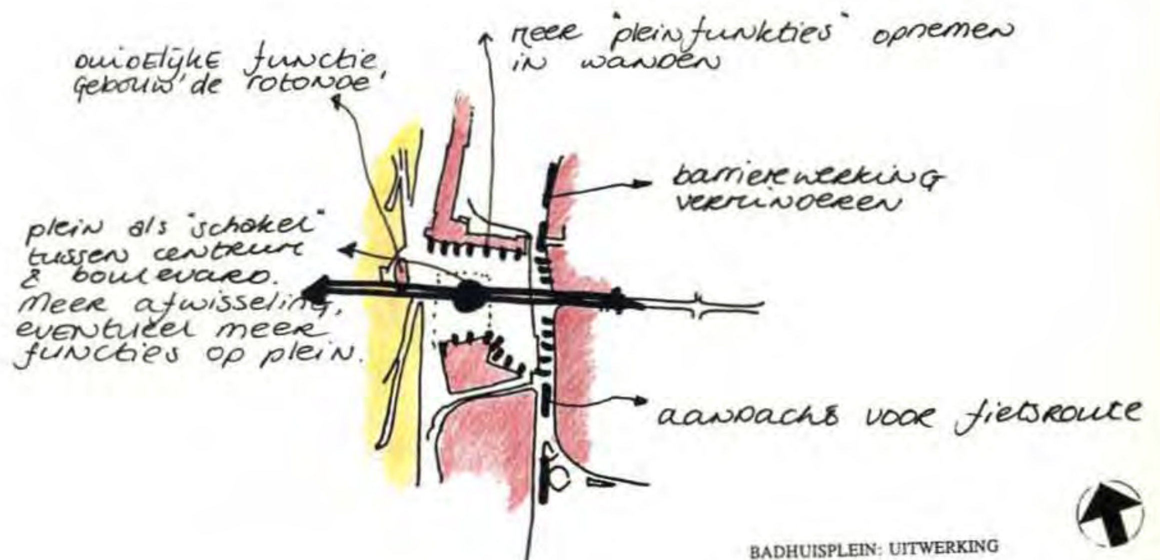
1. het verbinden van de Kerkstraat, de pleinruimte en de boulevard, tot een belangrijke pool binnen één hoogwaardig ingerichte openbare ruimtestructuur
2. door een driehoekige vorm (nauw bij de Kerkstraat en breed bij het strand) krijgt het 'venster aan zee' vorm; de trechtervorm van de wanden van het plein lokt wandelaars vanuit de Kerkstraat naar de openheid van het strand, daar is het wijdere blikveld. Omgekeerd zal de smalle kant van de trechtervorm de blik richting Kerkstraat naar de ingang van de straat toetrekken. De ingang van deze straat is vanaf het strand hierdoor duidelijker en lijkt dichterbij.
3. De speciale ligging van de rotonde beter benutten.

Verkeerskundige oplossingen:

1. het verminderen van de barrière van de Burg. Engelbertsstraat (prioriteit voor oversteekbaarheid voor voetgangers)
2. aandacht voor de fietsroute langs Burg. Engelbertstraat en naar strand en boulevard









BADHUISPLEIN: UITWERKING

Prioriteiten voor Palaceplein/Dolfiramagebied:

- *reorganiseren van het onoverzichtelijke en onaantrekkelijke gebied tot een duidelijke en kwalitatief goede verbindingsruimte tussen stationsgebied en boulevard/strand met een uitstekende openbare ruimte kwaliteit*
- *herontwikkelen en aanvullen van publieksgerichte functies, tenminste op de begane grond, langs deze as*
- *het woonkarakter dient nadrukkelijk aanwezig te zijn*
- *hotelbebouwing op de plek van het Dolfirama*

7.1.5. De pool tussen station en strand: de omgeving Palacehotel/Dolfiramagebied

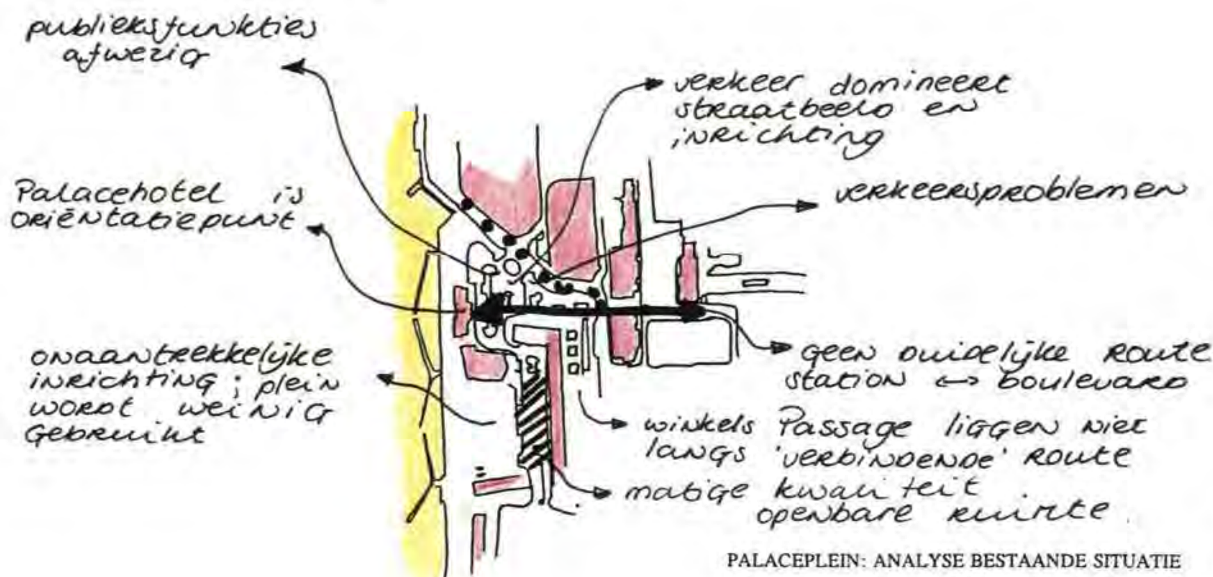
De situatie nu: een korte analyse:

Dit is een pool met verschillende functies, zowel woningen, winkels, hotel met voorzieningen en het voormalige Dolfirama. Als duidelijk zichtbaar symbool van Zandvoort is het slanke Palacehotel een oriëntatiepunt.

Meerdere functies en de bebouwing levert hier echter geen veelkleurig en samenhangend beeld op. De bebouwing bestaat uit losse elementen met een openbare ruimte als kaal tussengebied tussen de bebouwing, de inrichting is onaantrekkelijk, de wanden zijn slecht vormgegeven. Het grote manifestatieplein is geen sociaal middelpunt van Zandvoort geworden. Windhinder en dode hoeken bepalen de slechte omgeving kwaliteit.

Op voetgangersniveau biedt de bebouwing geen interessante visuele indrukken. Maar ook ontbreekt het aan publieksfuncties die te verwachten zijn langs de voetgangersroute station/boulevard. De onderbouw van het Palacehotel heeft in de onderlaag geen aantrekkende functie voor passanten. Het zwembad in de zijvleugel is verouderd, maar is wel belangrijk voor de Zandvoortse schooljeugd. De aanwezige winkels liggen terzijde van de looproute. Het Dolfirama heeft de oorspronkelijke functie verloren.

Verkeersroutes domineren het straatbeeld en de inrichting. Het parkeren in de open lucht maakt dat de kwaliteit van de openbare ruimten matig tot slecht is.



PALACEPLEIN: ANALYSE BESTAANDE SITUATIE





Het brandstofverkooppunt verstoort het aanzicht van de omgeving op een plek waar hoogwaardige kwaliteit gewenst is. De noord-zuid lopende verkeersroute is een barrière voor de oost-west voetgangersroute. De relatie tussen het openbaar vervoer op de noord-zuidroute en het station is matig. De fietsers komen vaak in de knel bij de afbuiging van zee: de Van Heemskerckstraat.

Algemene doelstelling voor Palacehotel / Dolfiramagebied:

De 'strand-as' is de verbindende schakel tussen het kopstation in de duinen (hoera! we zijn er!), de boulevard en het strand (waar vindt je dat!). Een korte aantrekkelijke route, met veelsoortige ondersteunende publieksfuncties, gemengd met wonen. Ruimtelijk verrassend en afwisselend, levendig, overzichtelijk, gecomprimeerd.
Een hoog ambitie-niveau waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte, de architectuur en de functies in evenwicht zijn. Herbergzaamheid en een aangename inrichting van het maaiveld staan hierbij centraal.

Uitwerkingen voor Palaceplein / Dolfiramagebied:

Uitwerking 1: Het vormgeven van een verbindingsroute als duidelijke as.

Functionele oplossingen:
1. vervanging van huidige winkels, zwembad, Dolfirama, verbindingsvleugels van Palacehotel, benzinestation, verplaatsing van snackbar, opheffen parkeerterrein
2. omvormen van de vele open ruimte tot een compacte en beschutte ruimtelijke omgeving

Ruimtelijke oplossingen:
1. de nieuwe as vormgeven door deze in maat en schaal aan te laten sluiten op de bestaande passarel/doorgang bij het station, en over een nieuwe voorruimte voor het Palacehotel te leiden als verdeelpunt voor voetgangers naar boulevard en strand

Uitwerking 2: Herschikken van functies samen met intensivering en aantrekkelijk maken van de openbare ruimte.

Functionele oplossingen:
1. herbouw van winkels, horeca en overige publieksvoorzieningen langs de nieuwe as, woningen en eventueel zakelijke dienstverlening daarboven
2. ter plekke van het Dolfirama een complex met hotel/appartementen/congresruimte plaatsen met op de begane grond openbaar toegankelijke functies met een open gevel, gericht op uitstraling naar buiten.



3. wenselijk is het opnemen van een zwembad in de vernieuwde voorzieningen structuur

Ruimtelijke oplossingen:

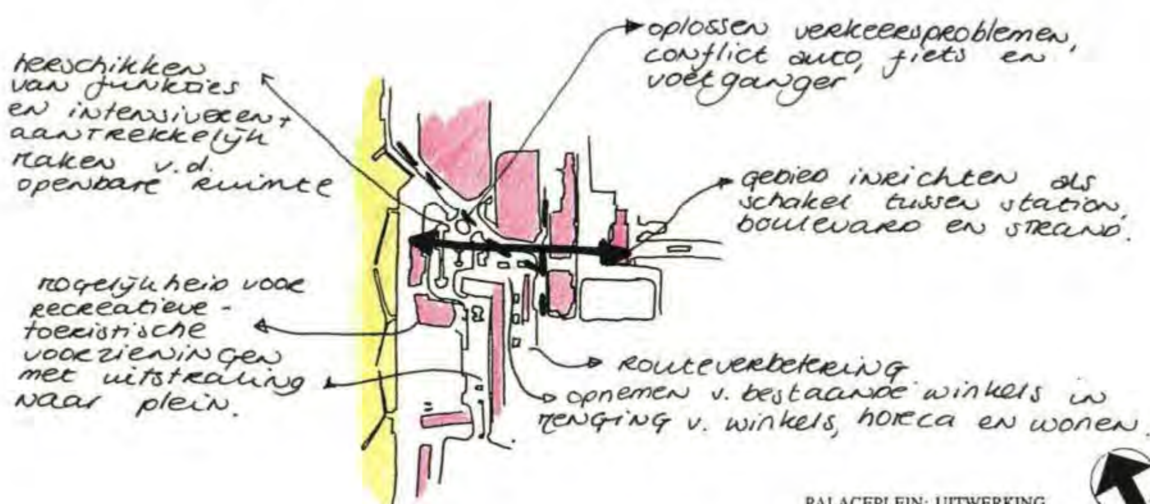
1. het verbinden van de inrichting van stationsplein, passerel, nieuwe as, nieuwe voorruimte Palacehotel en boulevard: bestrating, terrassen e.d.
2. het verkleinen en herkenbaar maken van de verschillende open ruimten

Verkeersoplossingen:

1. het ondergeschikt maken van de kruisende autoverbinding aan de voetgangers- verbinding
2. hoewel het gebied een uitstekende openbaar vervoer locatie is, zullen er om extra parkeerdruk op de omgeving te voorkomen parkeervoorzieningen (garage) bij de nieuwe publieksfuncties komen.

Aandachtspunten bij de oplossingen voor Palaceplein/Dolfiramagebied:

Deze oplossingen kunnen botsen met bestaande belangen, niet alleen met de belangen van de huidige functies die worden gewijzigd, maar ook met de belangen van de bewoners in deze omgeving. Voor- en nadelen komen tegelijk voor. De hoeveelheid open ruimte zal afnemen omdat nieuwe functies worden toegevoegd; soms wordt het uitzicht anders. In kwalitatieve zin zal de omgeving verbeteren door meer interessant ingerichte openbare ruimten, een grotere herbergzaamheid van looproutes en door een duidelijke plaatsing van functies. Bij de uitwerking en planvorming in dit gebied zal een zorgvuldig en vroegtijdig overleg met belanghebbenden en bewoners worden gevoerd, waarbij het verminderen en voorkomen van knelpunten voorop staat.



PALACEPLEIN: UITWERKING



7.2. De Vlakken; woonwijken, recreatie- en werkgebieden

7.2.1.De kustlijn en boulevardzone Gebied Noord Boulevard

De situatie nu: een korte analyse

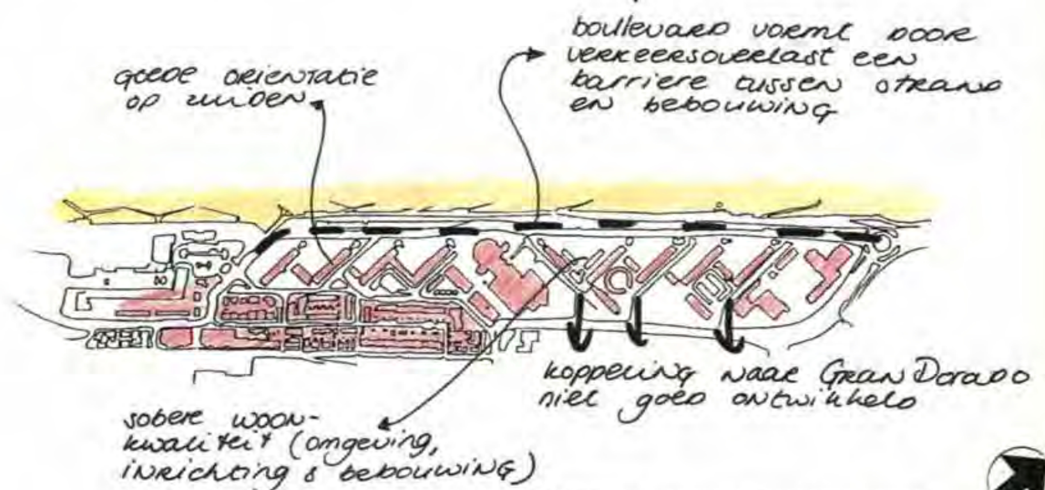
Een bijzondere woonlocatie vlak aan zee, in de naoorlogse wederopbouw periode gedacht als een strook met appartementenhotels langs een wandelpromenade aan het strand. De typerende zaagtand-vorm van de gebouwen is uit de oorspronkelijke plannen overgenomen, vandaar de goede oriëntatie op het zuiden. De wandelboulevard uit de plannen is echter een rijweg geworden, de beschutte ruimten tussen de gebouwen voor terrassen en voorzieningen zijn er niet gekomen.

Als woongebied heeft het de kenmerken van de na-oorlogse periode, met de sobere kwaliteit van delen van de bebouwing en ruimtelijke inrichting. De ligging nabij strand en zee is zeer gunstig. Op de koppen van de flats liggen enige kleine voorzieningen. Recentelijk zijn twee grootschalige verblijfsaccommodaties gerealiseerd; het Elysée Beachhotel en het Gran Doradohotel. Voorts is er achter de kustzone wat invulling met nieuwe woonprojecten gekomen.

De verkeersintensiteit en snelheid van het verkeer op de Boulevard Barnaart en de aansluitende parkeerzone aan de zijde van het strand maken dat deze boulevard een barrière vormt tussen strand en bebouwing. De inrichting van de openbare ruimte is pover, dit wordt gedeeltelijk veroorzaakt door de onhandige maat van de driehoekige restvlakken, het gebruik (veel parkeren op maaiveld) en door de inrichting. De ruimtelijke overgang naar de landzijde is zeer matig, hierdoor is ook de koppeling met het Gran Doradopark niet goed ontwikkeld.

Prioriteiten voor het gebied Noord Boulevard:
- *instandhouden van bebouwing*
- *verbeteren van toegankelijkheid strand en boulevard vanuit de wijken*
- *stroomfunctie voor openbaar vervoer met flexibele middelen mogelijk maken*







NOORD BOULEVARD: ANALYSE BESTAANDE SITUATIE







Algemene doelstelling gebied Noord Boulevard.

De woonfunctie blijft centraal staan, er komt geen uitbreiding van hotels en recreatieve bebouwing. Wonen aan zee betekent het enigermate accepteren van verkeer en parkeerdruk. Waar dit de woonfunctie en de toegankelijkheid van strand en boulevard ernstig hindert worden hiervoor maatregelen genomen.

Uitwerkingen voor gebied Noord Boulevard:

Uitwerking 1: Voor de langere termijn staat voor de woondoelstelling een geleidelijke aanpassing/vervanging van de flatstroken langs de boulevard voor ogen. Om in de toekomst andere verkavelingspatronen mogelijk te maken, mag de huidige structuur niet opnieuw met nieuwe of aanvullende bebouwing worden 'vastgelegd'.

Functionele oplossing:

voorlopig geen ingrepen en aanvulling op de huidige verkaveling waardoor op termijn herinrichting vanuit een andere ruimtelijke structuur niet meer mogelijk is

Uitwerking 2: De relatie tussen de woongebieden en het strand en boulevard verbeteren door verminderen van de barrière werking van Boulevard Barnaart: verminderen van de knelpunten voor langzaam en overstekend verkeer.
Binnen en buiten de bebouwde kom busvervoer mogelijk maken en buiten de bebouwde kom de doorloop vanaf de rijweg naar het strand verbeteren.

Verkeerskundige oplossingen:

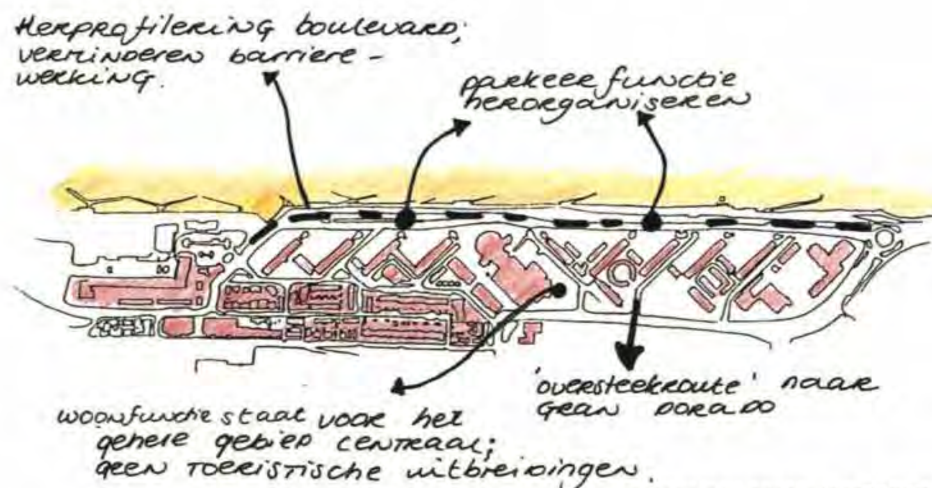
1. de doelstelling van versterken van de relatie tussen strand en bebouwd gebied betekent dat het doorgaande verkeer langs de boulevard Barnaart wat beperkt zal worden. De boulevard krijgt daardoor iets meer samenhang en de verkeersveiligheid verbetert.
   Met geringe middelen is een herprofilering mogelijk, en grotere verkeersafwikkeling langs Burg. v. Alphenstraat. Deze weg is daar op berekend. Bijkomend voordeel is dat knelpunten voor voetgangers en fietsers bij reddingspost Pict, Gran Dorado en Heemskerckstraat/ Burg. Engelbertsstraat minder worden.
2. met flexibele inrichting en middelen de boulevard geschikt maken voor doorstroming van buspendels
3. buiten de bebouwde kom bij herinrichting van de boulevard het parkeren naar de zeezijde brengen en de rijbaan aan de duinzijde leggen

Aandachtspunten:
De nadruk op de woonfunctie en het niet uitbreiden van recreatieve functies betekent ook dat het draagvlak voor voorzieningen, horeca, winkeltjes niet groter wordt. Uitbreiding van ondersteunende recreatieve functies als kiosken, terrassen e.d. zal slechts beperkt mogelijk zijn.



Maatregelen om de oplossingen te bereiken voor gebied Noord Boulevard:

* het inrichten met betere routes voor voetgangers.
* herprofilering boulevard: de stroomfunctie terugbrengen en de verblijfsfunctie versterken
* doorgaande fietsroute aanpassen aan de aansluiting op de Centrum Boulevard
* beoordelen van nieuwe bouwplannen op het effect van bestendiging en daardoor in tijd verlengen van de ongewenste driehoekige structuur



NOORD BOULEVARD: UITWERKING



Prioriteiten voor de Centrum Boulevard:

- *Samen met de polen hoort dit gebied tot het toeristisch belangrijke deel van Zandvoort. Belangrijk is het aantrekkelijk maken van de routes, het bieden van voorzieningen voor meerdere doelgroepen en het stimuleren van seizoensverlenging.*
- *het verlevendigen van de boulevard met jaar-rond voorzieningen die complementair zijn aan wat de strandfuncties bieden (koffie drinken met uitzicht op zee), met behoud van een belangrijk deel als woonfunctie*
- *het met aantrekkelijke routes onderling verbinden van de polen; door de uitstraling van de polen zal ook het gebied tussen deze pleinen een andere belevingswaarde krijgen: een rustig gebied tussen de meer intense concentraties met voorzieningen in de polen. De afwisseling van dit deel van de boulevard wordt hierdoor vergroot.*
- *het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van dit deelgebied met behulp van hoogwaardige architectuur en inrichting van de openbare ruimte*

Gebied Centrum Boulevard

De situatie nu; een analyse

Wonen in Zandvoort pal aan zee is een woonsituatie die tamelijk uniek is. De bebouwing varieert van de kleine maat (individuele woningen langs de burgemeester Engelbertsstraat) tot de grote maat (flats aan het Burgemeester van Fenemaplein). De kwaliteit is zeer uiteenlopend, zowel bouwtechnisch als naar levensduur en uitstraling.

Dit centrale deel van de Boulevard, tussen de grootschalige Noord Boulevard en kleinschalige Zuid Boulevard kan de aanhechting vormen van het centrum aan strand en zee. Dit doet het echter nu niet.
De boulevard is een wandelroute dankzij de ligging, het zicht op het strand en de inrichting als wandelpromenade met bloembakken. De landzijde met de woonbebouwing voegt geen functies en geen extra decor toe aan een wandeling langs zee.

Aan een verhoging van het imago van Zandvoort draagt het gebied niet bij. Daarvoor zijn de overmatige openbare ruimten in het gebied, de boulevard uitgezonderd, te grof, te groot en publieksonvriendelijk. Overmaat aan openbare ruimte betekent hier geen kwaliteit. Het Burgemeester van Fenemaplein en de Favaugeplein zijn lege of met auto's gevulde vlaktes. De gedachten over het gebied zijn in de jaren 60 gevormd, de inrichting en de schaal draagt hier alle kenmerken van.

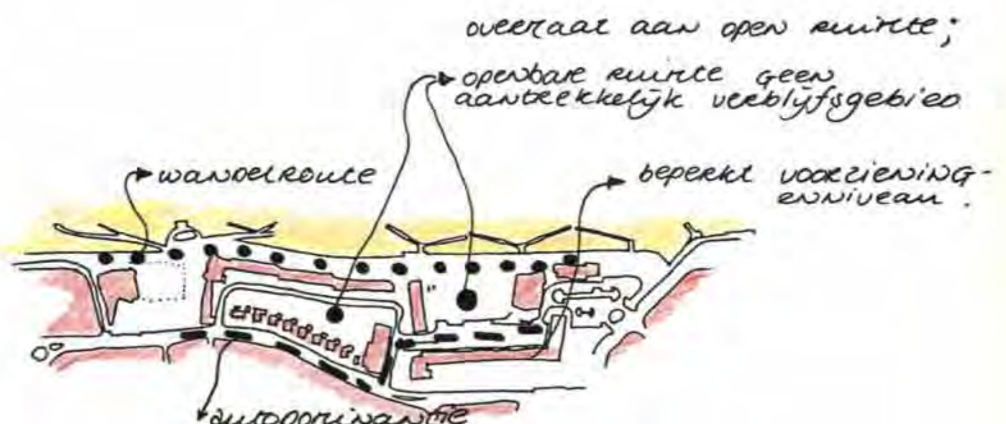
De voorzieningen in het gebied beperken zich tot een supermarkt aan het Schuitengatplein, wat winkels en verzorgende en kantoorachtige functies. Het zwembad in de vleugel bij het Palacehotel heeft een belangrijke functie voor schoolzwemmen, maar het voldoet niet meer aan de eisen. Rond het Burgemeester van Fenemaplein liggen de winkelvoorzieningen buiten de belangrijkste looproutes en zitten de kantoor-achtige functies in een ruimtelijk onaantrekkelijke situatie.
Voegen wij dit bij een stenige inrichting, de grote parkeeroppervlakten, de veelal gesloten plinten van de gebouwen, de dode hoeken en windhinder dan is het duidelijk dat het huidige beeld onderdoet voor de potenties van deze strook langs zee.

De oost-westverbindingen tussen centrum en strand zijn beperkt: Prinsenhofstraat en Zeestraat en in het middengedeelte via Schuitengat en onder de Van Fenemaflat. De auto domineert het gebied, rijdend in de Burgemeester Engelbertsstraat en stilstaand op het Favaugeplein en onder het Burgemeester van Fenemaplein. Er zijn geen specifieke fietsvoorzieningen.

Nu kent het Centrum-boulevard gebied veel ruimte met een lage gebruikers-intensiteit. Uitgroei tot recreatief centrumgebied is mogelijk vanwege de uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer en de ligging nabij het oude dorpscentrum, zelfs per auto is het gebied niet geheel onbereikbaar.
Volgens de geschetste ontwikkelingen zal de Centrum Boulevard geleidelijk en op langere termijn bij uitstek het gebied zijn waar toeristen zullen worden opgevangen, waar recreatie en vermaak te vinden is, waar ze van Zandvoort kunnen genieten. Geleidelijk komt er een omvorming tot wandel- en zitboulevard met terrascafés. Dit wordt vormgegeven door actief nieuwe ontwikkelingen te stimuleren in de polen, de twee pleinen aan weerszijden van de Centrum Boulevard en vervolgens van hieruit te vernieuwen zodra het draagvlak hiervoor aanwezig is.

Algemene doelstelling Centrum Boulevard:

Algemene doelstelling is het vanuit de polen geleidelijk omvormen van het gebied tot de ankerplaats van het centrum aan strand en zee. De unieke ligging van het gebied aan de boulevard en strand en tussen alle vier de polen geven potenties aan ondersteunende publieksvoorzieningen in de bebouwing en de openbare ruimte, met behoud van de woonfunctie.
De strategie hierbij is dat deze omvorming in eerste instantie plaatsvindt in de polen waardoor er een positieve uitstraling naar de tussenliggende gebieden uitgaat. Er ontstaat hierdoor meer afwisseling in de boulevardzone. Op termijn kunnen ook deze tussenliggende gebieden geleidelijk worden vernieuwd.
Een zorgvuldige planmatige aanpak, een duidelijke zonering en het aantonen van behoefte en slaagkansen zullen aan de ontwikkeling vooraf moeten gaan.



CENTRUM BOULEVARD: ANALYSE BESTAANDE SITUATIE





Uitwerkingen voor de Centrum Boulevard:

Uitwerking 1: Verlevendigen van de boulevard langs de hoofdroute tussen de polen.
De boulevard en het strand worden als één geheel gezien: de boulevard om te flaneren en naar het strand te komen, het strand met de paviljoens voor verblijf. Voor bezoekers die niet willen afdalen naar het strand en die van het uitzicht op zee willen genieten, kunnen er bescheiden voorzieningen komen (kiosken).

Functionele oplossing:
als 'stepping stone', ter overbrugging van de afstand tussen de polen en ook als tweede verbinding met het dorpscentrum, kan gedacht worden aan een aanvullende ontwikkeling ter hoogte van de aansluiting van Schuitengat op de boulevard.

Ruimtelijke oplossingen:
1. functies aan de boulevard die de loop- en flaneerfunctie veraangenamen, zonder dat het strand betreden hoeft te worden (oudere doelgroepen, ook buiten zomerseizoen)
2. de overgangen van de levendige polen naar het meer rustige middengebied goed vormgeven

Uitwerking 2: Voor de Centrum Boulevard zal een langlopende strategie worden ingezet uitgaande van een zonering van de boulevard en geleidelijkheid van de veranderingen

Functionele oplossingen:
1. inzet van de strategie is dat voor een goede ontwikkeling de polen een absolute prioriteit krijgen. Pas indien deze zijn ontwikkeld kan, indien de behoefte en realiseerbaarheid aantoonbaar zijn, vanuit de polen een verdere ontwikkeling van het gebied Centrum Boulevard plaatsvinden

2. als de polen de eerste gebieden zijn waar actief plannen voor worden ontwikkeld, volgt daarop de zone Schuitengat/supermarkt (tot aan de boulevard) alsmede de winkelzone langs de Burgemeester Engelbertsstraat. Deze zone kan ook gelijk met de ontwikkeling van de pool worden meegenomen als daarvoor aanleiding is. Het Burgemeester Van Fenemaplein en de woonwand langs de boulevard komen als derde gebied op de prioriteitenlijst, de woonbebouwing aan de Burgemeester Engelbertsstraat (westzijde) tussen Strandweg en Schuitengat als vierde prioriteit.

3. zeker te handhaven (naar huidige maatstaven) zijn hierbij: -Palacehotel (torengedeelte), flatbebouwing rondom Burgemeester Van Fenemaplein/Schuitengat, hogere flatbebouwing hoek Strandweg/boulevard.

Mogelijk te handhaven zijn hierbij:
-de woningen aan de Burgemeester Engelbertsstraat (westzijde) tussen Strandweg en Schuitengat.
Mogelijk op termijn te vervangen zijn hierbij:
-de flatbebouwing aan de noordzijde van de Strandweg, langs de boulevard tussen de Strandweg en het Schuitengat en de snackbar voor het Palacehotel.
Zeker te vernieuwen zijn hierbij:
-naast het tot de pool Palacehotel-Dolfirama e.o. behorende Dolfirama, en vleugels van Palacehotel, sloop en verwijdering zwembad en de noordelijke passagewinkels vervolgens de zuidelijke passagewinkels en de supermarkt.

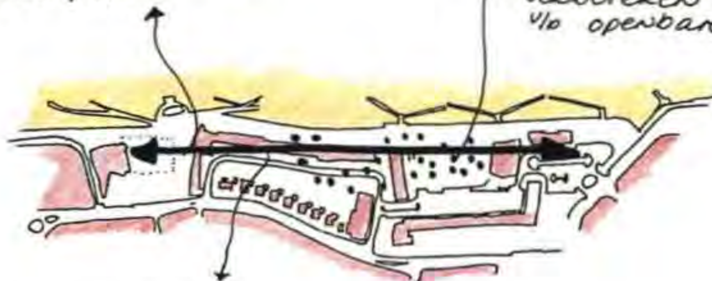
4. Als openbare ruimte is zeker her in te richten c.q. te herbestemmen:
-het Burgemeester Van Fenemaplein;
-het de Favaugeplein, in samenhang en relatie tot de kust bebouwing

5. Als zonering van functies wordt gedacht aan:
-wonen, horeca, overige publieksvoorzieningen en zakelijke dienstverlening aan de zijde van de pool Palacehotel/ Dolfirama e.o.;
-wonen, horeca, congresruimte en publieksvoorzieningen aan de zijde van de pool Casino-Badhuisplein/Strandweg e.o.
-bij de zuidzijde van het Schuitengat kunnen ontwikkelingen komen van wonen, horeca en publieksvoorzieningen;
-wonen en zakelijke dienstverlening aan de Burgemeester Engelbertsstraat (westzijde), tussen Schuitengat en de pool Palacehotel/Dolfirama e.o.;
-wonen aan de Burgemeester Engelbertsstraat (westzijde), overige gedeelte.



GEWENSTE ZONERING EN FASERING
CENTRUM BOULEVARD

- PUBLIEKSVOORZIENINGEN
- WONEN, HORECA EN PUBLIEKSVOORZIENINGEN
- WONEN, PARKEREN EN ROUTE-ONDERSTEUNENDE FUNCTIES
- WONEN
- WONEN EN ZAKELIJKE DIENSTVERLENING
- WONEN, HORECA, PUBLIEKSVOORZIENINGEN EN ZAKELIJKE DIENSTVERLENING
- **1** EERSTE C.Q. TWEEDE, DERDE OF VIERDE PRIORITEIT





Prioriteit Zuid Boulevard:
De voordelen en kansen van de "eind-ligging" in Zandvoort beter benutten.



Uitwerking 3: Architectonische en openbare ruimte kwaliteit. Zeer hoge eisen moeten worden gesteld aan de kwaliteit van de architectuur, niet alleen in de polen maar ook in het gebied Centrum Boulevard, ter vastlegging van een eigen Zandvoorts karakter. Enkele elementen hierbij zijn het thema badplaatsarchitectuur, aansluitend op de bad- en vrijetijdscultuur met de elementen zon en zee.

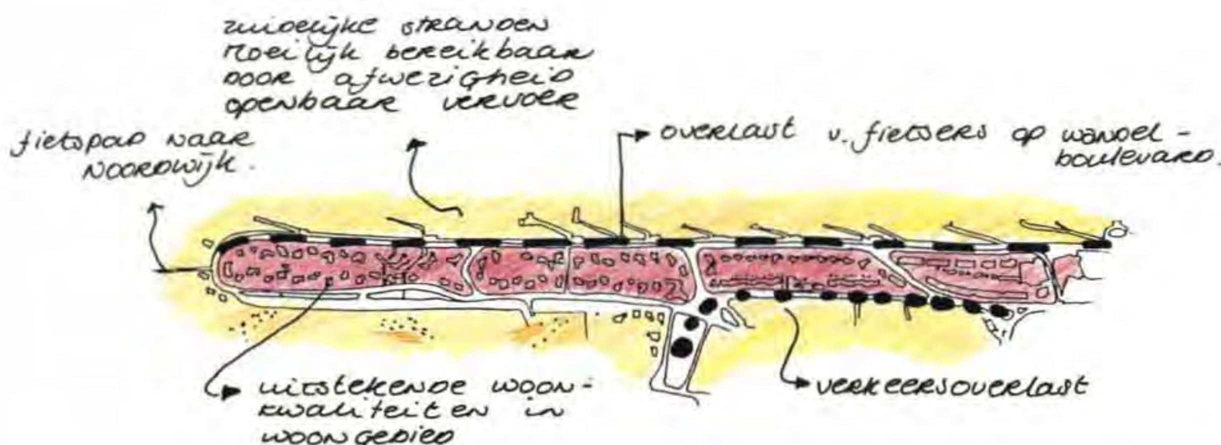
Gebied Zuid Boulevard

De situatie nu: een korte analyse

Dit kleinschalige woongebied met langwerpige vorm is gebouwd tijdens de wederopbouw. Het gebied heeft een uitstekende woonkwaliteit. Door de specifieke vorm zijn haast alle woningen gesitueerd aan de boulevard/zee of aan het duingebied. In de duinrand ligt een grote parkeervoorziening.

Het Ir. G. Friedhoffplein is vormgegeven uitgaande van het voornemen een autoroute door de duinen hier op te laten aansluiten. De overgang van het plein richting Sterflat geeft een onduidelijk ruimtebeeld, auto's rijden ter plekke hard.

Fietsers kunnen niet in twee richtingen langs de boulevard met zicht op het strand fietsen, vanaf Noordwijk mag men niet via de boulevard naar het centrum en naar het achterland.
Dit gebeurt natuurlijk wel met alle overlast vandien, fietsers rijden over de wandelboulevard. Openbaar vervoer is hier geheel afwezig waardoor de zuidelijke stranden voor treinreizigers moeilijk bereikbaar zijn.





ZUID BOULEVARD: ANALYSE BESTAANDE SITUATIE





Een pendelmogelijkheid tussen station/centrum en het gebied Zuid Boulevard ontbreekt.
De Marisstraat verwerkt meer verkeer dan deze volgens het profiel in feite aankan.

Algemene doelstelling Zuid Boulevard

Er is een blijvende nadruk op de woonkwaliteiten van wonen tussen duin en strand (vooral het wonen in vrijstaande woningen in een groene duin-omgeving). Daarnaast zullen de specifieke kenmerken van de "eindligging", de aansluiting tussen bebouwing en duingebied een betere uitwerking krijgen: de directe overgang van bebouwd gebied naar natuurgebied biedt hiervoor mogelijkheden.

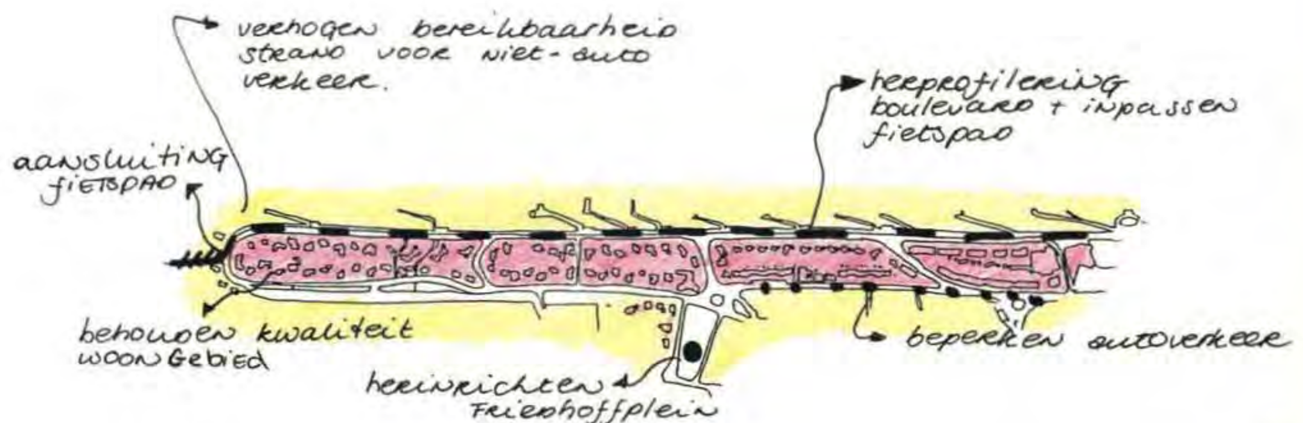
De uitwerkingen voor Zuid Boulevard:
Uitwerking 1: Behouden van het karakter

Ruimtelijke oplossingen:

1. het karakter bewaren van het zuidelijk deel van de boulevard van wonen in kleinschalige vrijstaande blokjes in/op het duin. Dit betekent ook het tegengaan van bestraten van tuinen
2. versterken van woonkarakter door de ruimtelijke afronding met appartementen complex Paviljoen Zuid

Verkeersoplossing:

nadruk op woonkarakter en wandelen betekent vooral ook beperken van het rondjes rijdende verkeer: afsluiten tijdens drukte en eventueel beperken van het parkeren langs de boulevard





ZUID BOULEVARD: UITWERKING



Prioriteit strand:
Boven alles zullen de kwaliteiten van het strand, het goede aanbod van de strandtenten, op peil moeten blijven.

STRANDPAVILJOENS
LES PAVILLONS DE LA PLAGE
STRANDPAVILLONS
BEACH PAVILIONS
STABILIMENTI BALNEARI



De 37 Strandpaviljoens van Nederlands grootste badplaats staan ook in 1996 voor u gereed. Naast zonneschijn bieden ze uitgelezen accommodaties.

Uitwerking 2: Versterken van het overgangskarakter tussen bebouwing en natuurgebied.

Ruimtelijke oplossingen:

1. de parkeercapaciteit voor strandgasten, het uitgestrekte parkeerterrein aan de rand van de duinen beter inrichten en meer landschappelijk aankleden
2. toegangen tot duinen en natuur duidelijker markeren
3. verbetering van de ruimte en indeling van het Friedhoffplein
4. aandacht voor natuur-educatie; plaatsen van natuurcentrum op Friedhoffplein

Verkeersoplossingen:

1. verbinding maken van fietspad van Noordwijk naar recreatieve fietsroute landinwaarts. Dit kan door de duinrand, of deels over de boulevard Paulus Loot lopen en afbuigen via Friedhoffplein of beide
2. herprofileren boulevard i.v.m. inpassing tweerichtings fiets route langs het strand, doorgaand naar het centrum en noord

Uitwerking 3: Verhogen bereikbaarheid voor niet-autoverkeer.
Verkeersoplossingen:

1. fietsenstallingen op de boulevard, uitbreiden kluissysteem
2. beperken van noord-zuidverkeer door de Marisstraat
3. vergroten toegankelijkheid strand en duinen door inzetten van pendelbussen of treintje

Strand

De situatie nu: een korte analyse

Het strand in combinatie met de zoute zee is de plek waar Zandvoort haar bestaansrecht als badplaats aan ontleent. Op het strand gebeurt het allemaal. Heel het jaar door wandelen er mensen langs het strand, 's zomers met mooi weer is het topdrukte op het strand. Het strand is dan bij hoog water bijna te klein.

De vraag is of Zandvoort ook meer kan zijn dan de doorvoerplek naar het strand. Er zijn bij het strand weinig aanvullende publieksvoorzieningen waardoor de aantrekkelijkheid buiten het seizoen en voor het verblijfstoerisme onvoldoende is.
De evenementenpotentie van de combinatie water-strand-boulevard wordt niet uitgenut. Er bestaat behoefte aan permanente openstelling van horeca / strandpaviljoens.

Op het strand ten noorden van het dorp is een strandtentenkamp van huisjes die jaarlijks worden opgebouwd. De huisjes voldoen niet helemaal aan de nieuwe eisen volgens het bouwbesluit en de brandveiligheid. Binnenkort komt hierover een advies, waarbij ook naar mogelijke privatisering wordt gekeken.

Algemene doelstelling strand

De verdeling tussen openbaar strand en strandpaviljoens behouden zoals het is. Vanuit de jaar-rond aantrekkelijkheid anders gaan denken over winteropenstelling van horeca. De relatie en onderlinge aanvulling tussen strand en boulevard zone moet worden versterkt; zie de voorstellen voor de boulevardgebieden. Op het noordelijke strand zal een recreatief nachtverblijf als het strandtentenkamp mogelijk blijven.

Uitwerkingen voor het strand:

Uitwerking 1:
De rotonde, een halfrond vooruitgeschoven bordes op de overgang van duinen en strand als de enige overbrugging en uitkijkpost tussen de badplaats en het strand een permanente functie geven.

Uitwerking 2:
Buiten het seizoen een aantal paviljoens, in de nabijheid van de boulevard, openhouden.

Uitwerking 3:
Behouden van het strandtentenkamp en het door geleidelijke kwaliteitsverbetering aan (laten) passen aan de nieuwe eisen.

Maatregelen en acties voor het strand:
* de evenementenpotentie van het strand benutten, ook buiten het hoogseizoen
* behouden van de strandpaviljoens als echte horeca-voorzieningen; daarom geen uitbreidingen tot winkels, overdekkingen of extra verdiepingen







Prioriteit circuitgebied:
Het circuitgebied blijft een gemengde recreatieve functie behouden.



7.2.2. De vlakken ten noorden van de spoorlijn.

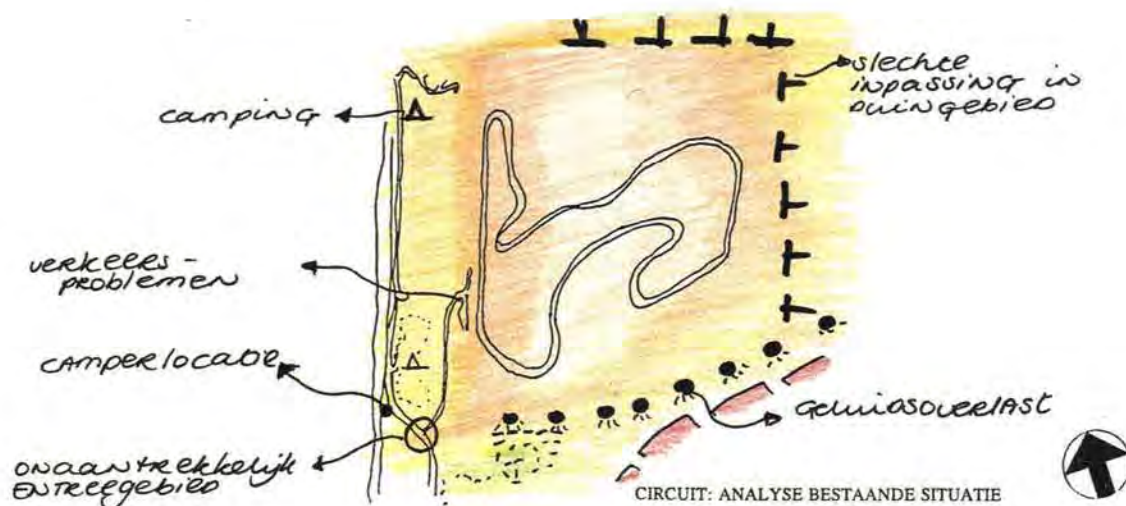
Circuit en omgeving

De situatie nu: een korte analyse

Bij het woord 'circuit' verschijnt Zandvoort op het netvlies. Het circuit draagt bij aan de naamsbekendheid van Zandvoort. Bij een deel van de bewoners van Zandvoort betekent het woord 'circuit' ook geluidhinder.

De fraaie landschappelijke ligging in het duingebied, betekent ook een wat geïsoleerde ligging t.o.v. het dorp en andere toeristische voorzieningen. De indirecte uitstraling door naamsbekendheid van Zandvoort en circuit, wordt direct te weinig omgezet in een uitstraling naar de rest van Zandvoort: het combineren van circuitbezoek en dorpsbezoek. Bij belangrijke wedstrijden of evenementen zijn er verkeersproblemen. Het entreegebied is onaantrekkelijk en de aansluiting van het circuit op het duingebied is slecht.

In de buurt van het circuit liggen verschillende campings met voornamelijk vast staanplaatsen. Op de parkeerstrook bij de boulevard ligt een voorziening voor campers. Deze moet daar weg.



CIRCUIT: ANALYSE BESTAANDE SITUATIE

Prioriteit Gran Doradogebied:
betere inbedding van park in de omgeving



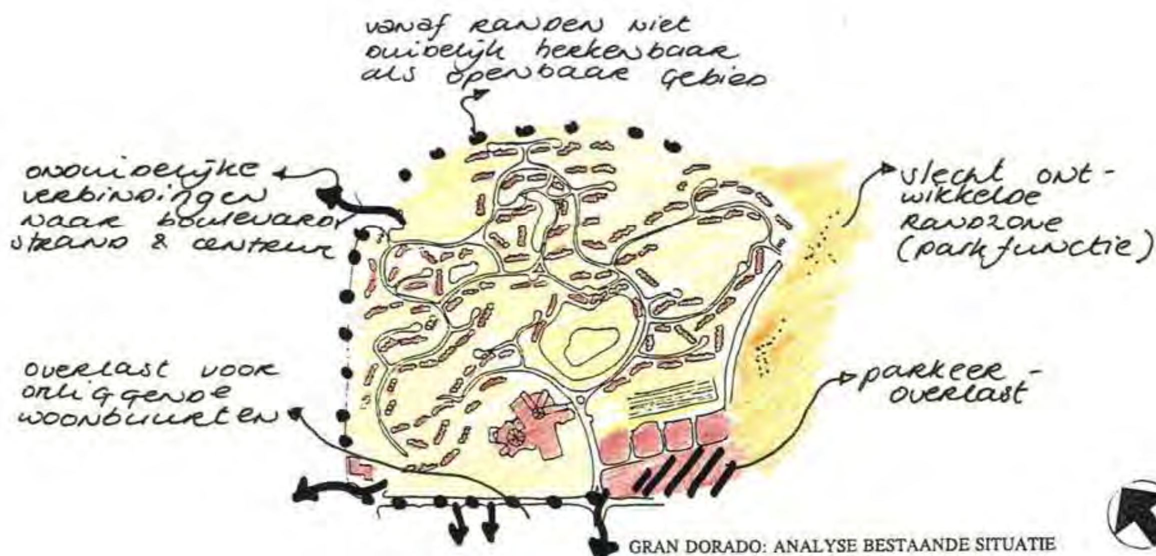
Gran Dorado en omgeving

De situatie nu: een korte analyse

Het vakantiepark met bungalows en bijbehorende recreatieve voorzieningen heeft een ruimtelijke opzet met een geheel eigen karakter door de ligging in het duingebied met de daarvoor kenmerkende hoogteverschillen en beplanting.
Voor de verblijfsrecreatie is het Gran Dorado park belangrijk voor Zandvoort, de ligging tussen duin en bij strand en dorp is uitstekend (hoewel soms de combinatie met circuit en geluid wat moeilijk is).

Het is vanaf de randen van het park niet voldoende duidelijk dat het een openbaar toegankelijk gebied is. De mogelijkheden voor wandelen en fietsen kunnen beter worden uitgenut. Het wijkuitloopgebied tussen Gran Dorado en de woonwijk Nieuw Noord (randzone) is als parkfunctie, openbaar groen gebied, evenmin goed ontwikkeld.

Het gebied wordt niet ontsloten per openbaar vervoer. Een ophaal en wegbrengservice is nu deels door Gran Dorado zelf georganiseerd. De verbindingen kunnen duidelijker: tussen Gran Doradopark en hotel en boulevard en tussen Gran Dorado en centrum. Langs de verlengde Haltestraat/ Vondelstraat en de van Speijkstraat is overlast van luidruchtige gasten. Het gemotoriseerd verkeer aangetrokken door het vakantiepark geeft parkeeroverlast in het woongebied rondom de Jacob Catsstraat.
De openbare ruimte van het Jacob Catsstraat buurtje heeft herinrichting nodig.





GRAN DORADO: ANALYSE BESTAANDE SITUATIE



Algemene doelstelling Gran Doradogebied:

Het Gran Doradopark zal onderdeel worden van de groenvoorziening, als wijkuitloopgebied Noord en als park bij het woongebied. Een duidelijke inpassing met verbindingen en looproutes zal de leidraad zijn.

Uitwerkingen voor gebied Gran Dorado:

Uitwerking 1: Inpassing bungalowpark in groenstructuur

Oplossingen:

1. verbetering van de routes door het park naar boulevard en hotel
2. Gran Doradopark als onderdeel van wijkuitloopgebied Noord betekent: beter toegankelijk maken, ook vanaf de Van Lennepweg, verduidelijken entreegebied, mogelijkheden voor het maken van een ommetje
3. het al aanwezige kunstduin verder uitwerken door het beeld te versterken dat hier het duingebied begint: zicht vanaf het duin mogelijk maken en natuurlijker uitstraling geven

Uitwerking 2: Aandacht voor bereikbaarheid

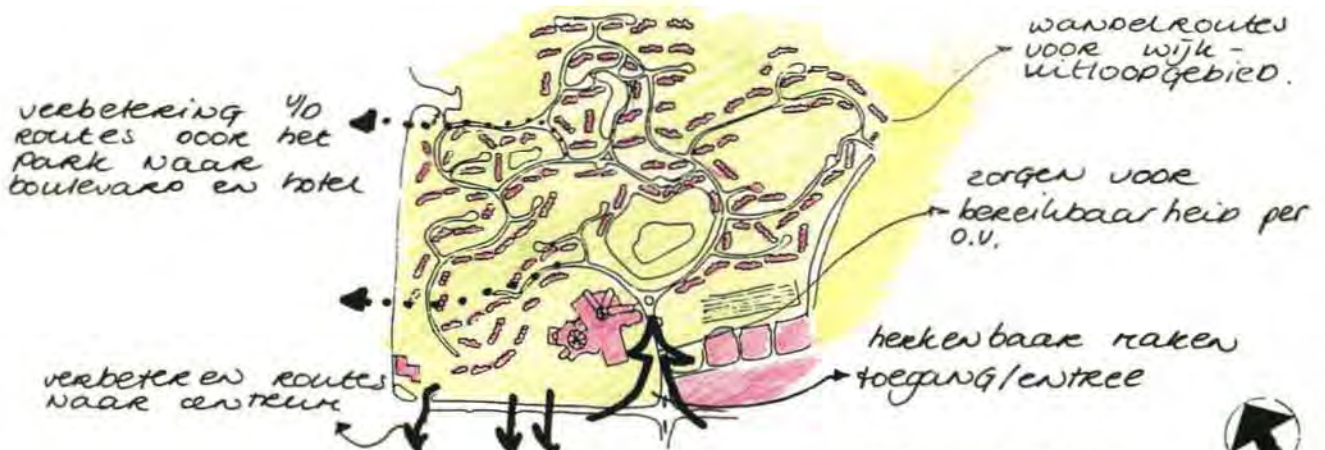
Oplossingen:

1. verbetering van de looproutes naar het centrum
2. bereikbaarheid per openbaar vervoer (pendelbus)

Uitwerking 3: Leefbaarheid voor de woonbuurtjes

Oplossingen:

1. reduceren van overlast in de woonbuurten
2. herinrichten van omgeving Jacob Catsstraat



GRAN DORADO: UITWERKING

Prioriteit Oud Noord:
Op korte termijn verbeteren van de woonomgeving.





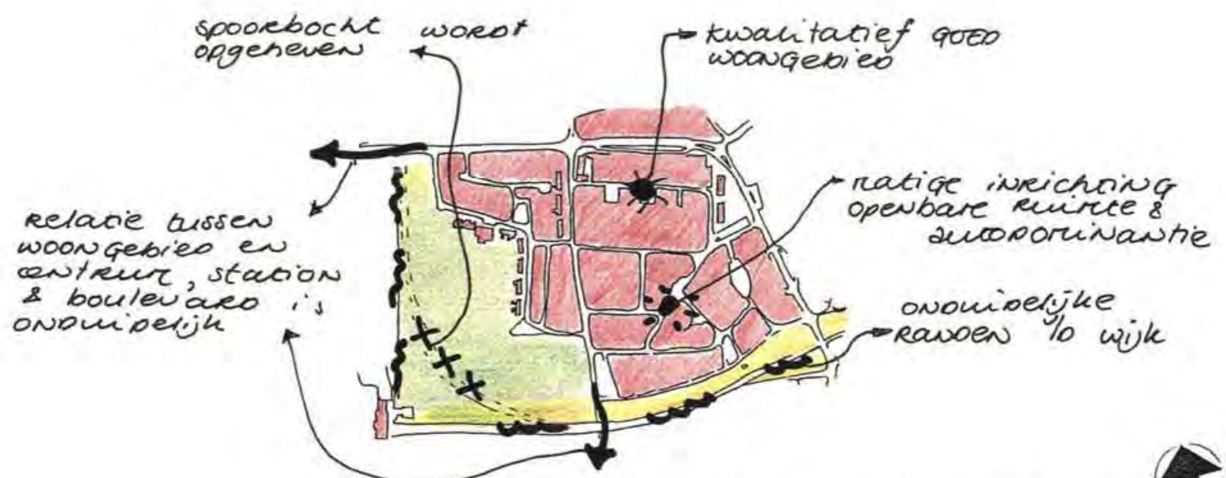
Gebied Oud Noord

De situatie nu: een korte analyse

Dit is een karakteristieke en tuindorpachtige vooroorlogse woonbuurt met een nieuw en kwalitatief goed woongebied ter plaatse van de voormalige sportvelden aan de Van Lennepweg.
De velden met sporthal tussen de spoorbocht en het woongebied, het braakliggende gebied met flinke hoogteverschillen naar de zeeduinenrij, vallen eveneens onder Oud Noord.

De woonkwaliteit van het oudere woongebied varieert van goed tot redelijk, ruimtelijk zijn de woonbuurten goed van opzet. De inrichting van de openbare ruimte blijft achter bij de kwaliteit van de gerenoveerde woningen. Parkeren is dominant in de woonbuurtjes, de wijk kent voor Zandvoort redelijke speelvoorzieningen.

De spoorbocht wordt opgeheven, bij het markante station komt daardoor een grote locatie voor de bouw van woningen vrij. Verplaatsing van de sporthal maakt het mogelijk extra woningen te bouwen en de inrichting geheel op de woonfunctie te richten.
De randen en verbindingen van het deelgebied vragen om aandacht. Zo is met een betere inrichting van de overgangszone van de wijk naar de spoorlijn een goede recreatieve verbinding te maken met het buitengebied. Ook is de relatie tussen het woongebied en het centrum, het station en de boulevardzone thans gebrekkig en onduidelijk. De fietsroute tussen Nieuw Noord en het station via Oud Noord kan beter.



OUD NOORD: ANALYSE BESTAANDE SITUATIE

Algemene doelstelling Oud Noord:

Essentieel voor dit gebied is het behouden van het woonklimaat en versterken van het woonkarakter en de aansluiting van het gebied op de omgeving.





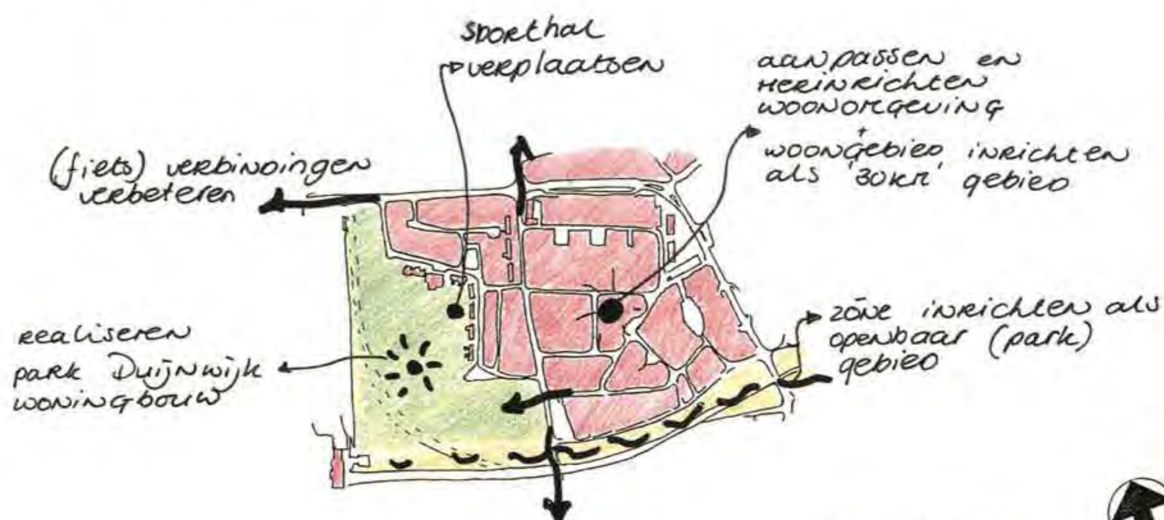
Uitwerkingen voor gebied Oud Noord:

Uitwerking 1:
Behouden van het woonklimaat betekent aandacht voor inrichting van de openbare ruimte en aandacht voor goede verbindingen te voet en per fiets.

Ruimtelijke oplossingen:
1. de zone langs het spoor tot openbaar park omvormen, waarin opgenomen een goede langzaam verkeersverbinding.
2. het station een goede aansluiting geven op fiets- en voetpadennet
3. het woongebied inrichten als 30 km gebied
4. aanpassen en herinrichten woonomgeving

Uitwerking 2: Versterken van het woonkarakter betekent het ten volle benutten van de laatste bouwmogelijkheden binnen Zandvoort naast het station.

Functionele oplossingen:
1. uitvoeren van het structuurontwerp Stationsgebied waarin grote aandacht is besteed aan de fietsverbindingen met noord, het station en Gran Dorado en routes langs de hoogteverschillen richting boulevard
2. uitwerken van een stedenbouwkundig goed opgezette wijk, gebruik maken van de potenties en bijdragen aan het verbeteren van de zwakke kanten van het gebied.





OUD NOORD: UITWERKING

Prioriteit Nieuw Noord:
Opwaarderen woonomgeving en verminderen van overlast door bedrijventerrein.





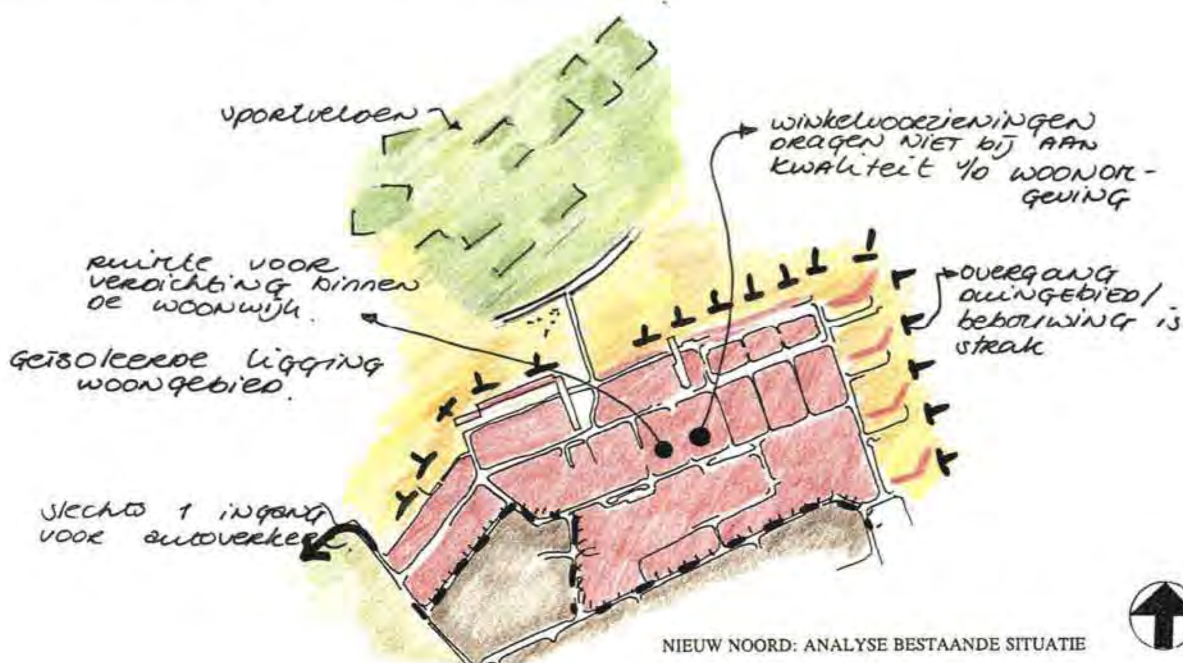
Woongebied Nieuw Noord

De situatie nu: een korte analyse:

Een uitbreidingswijk uit de jaren zestig waarbij flats langs de randen zijn geplaatst en laagbouw rijenwoningen in een strak stratenpatroon. Het woningbestand over de hele wijk bezien is afwisselend en redelijk van kwaliteit. In het midden van de woonwijk is een voorzieningencentrum aanwezig. Bijzonder is het wonen zo dicht aan een duingebied; de overgang tussen woonwijk en duinen is zeer abrupt. In het algemeen heerst er bij de bewoners grote tevredenheid over het woonklimaat in Zandvoort noord.

De vooruitgeschoven positie in de richting van het duingebied kent voordelen voor de directe toegang tot het duingebied en sportvelden, en nadelen door de geïsoleerde ligging ten opzichte van andere delen van de gemeente. De spoorlijn, de bedrijvenzone en de ligging van de begraafplaats dragen hieraan bij. De aansluiting van het wonen op de bedrijvenzone levert conflicten op van verkeer, geluid, geuren.

In het woongebied zelf komen enkele deelgebieden voor met een eentonige vormgeving en woningtypen, de inrichting van de wijk heeft een opknapbeurt nodig. De winkelvoorzieningen dragen door afwerende buitenkanten niet plezierig bij aan de omgeving. Er is wat ruimte voor verdichting, waardoor op onderdelen ook een betere ruimtelijke structuur te bereiken is. Belangrijk is ook om hierbij uit te gaan van de bredere inzet van sociale vernieuwing, het belang van sociale cohesie, verhuurbaarheid van de huidige woningen in de toekomst etc.





NIEUW NOORD: ANALYSE BESTAANDE SITUATIE



De wijk profiteert onvoldoende van haar ligging aan de duinen, de overgang naar de duinen is niet alleen zeer strak, buiten de woningen is het duingebied te weinig 'voelbaar'. Er zijn al wat instulpingen van het duingebied gemaakt, waardoor het reliëf en de overgang iets vloeiender is.
De wijk kent slechts een ingang voor autoverkeer, in de wijk zelf zijn de wegen overal vrij breed en op autoverkeer afgestemd. Het verkeer naar en van het aangrenzend bedrijventerrein belast de woonbuurt. De langzaamverkeer-routes naar het centrum zijn matig.

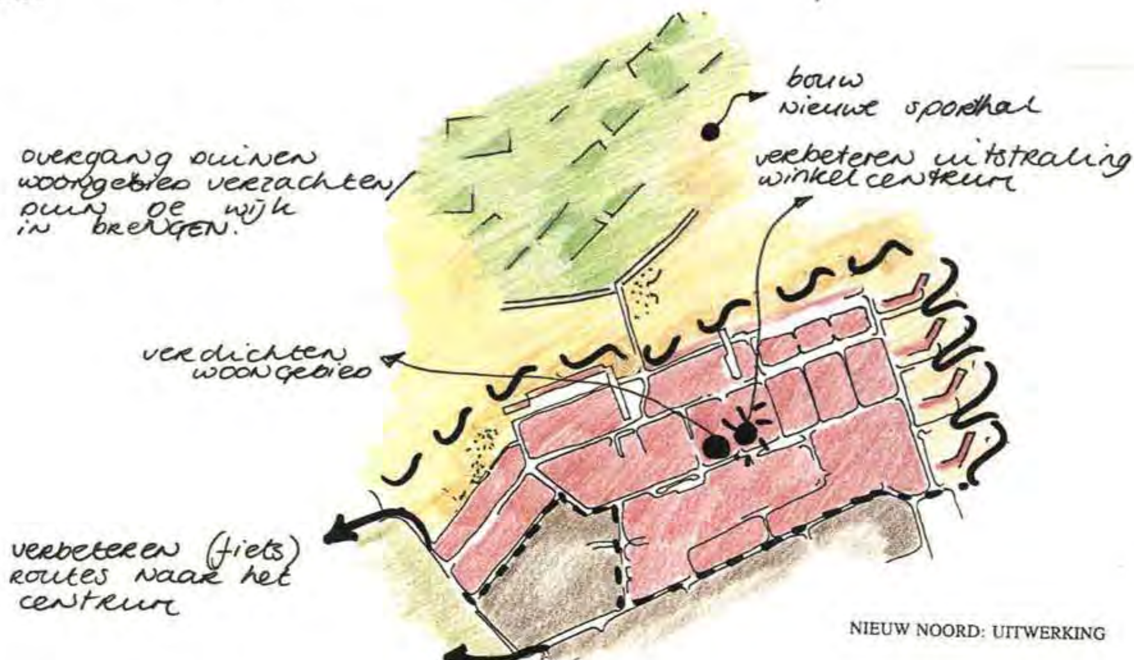
Algemene doelstelling woongebied Nieuw Noord:

Meer kwaliteit brengen in de wijk zelf en sterker uitbuiten van de bijzondere ligging in het duingebied.

Uitwerkingen voor Nieuw Noord:

Uitwerking 1: Verhogen van de woonkwaliteit door het inzetten en combineren van een breed pakket van oplossingen en maatregelen.

Functionele oplossingen:
1. versterking van de woonfunctie door verdichting, bijvoorbeeld waar overmaat aan ruimte voor verkeer is of waar functie's wegtrekken. Bij het toevoegen van woningen vooral denken aan typen woningen die nog weinig aanwezig zijn
2. behouden winkelfuncties en verbeteren van uitstraling en structuur van het winkelcentrum
3. streven naar vermindering van overlast van het bedrijventerrein





NIEUW NOORD: UITWERKING



Ruimtelijke oplossingen:
1. versterken van de woonkwaliteit door woningverbetering, aanpak van de openbare ruimte en sociale vernieuwing
2. behouden van rustige ligging t.o.v. de toeristen-stromen
3. bij herinrichting van straten de openbare ruimte opnieuw vormgeven waarbij de voor de auto gereserveerde ruimte wordt teruggedrongen

Verkeersoplossingen:
1. aanbrengen van een hiërarchie in de wegenstructuur
2. verbeteren fietsroutes naar het centrum, vooral het verbeteren van het wegvlak naast de begraafplaats en het aanleggen van een fietsstrook in de Tollenstraat

Uitwerking 2: Versterken van de relatie met het buitengebied door de uitloopzone te verbeteren en de overgang tussen bebouwing en duinen te schakeren.

Ruimtelijke oplossingen:
1. de rand van de buurt aan de zijden van de duinen verzachten door 'duin' de wijk in te halen en omgekeerd in beperkte mate de woonomgeving een inprik in het duingebied te geven. Duinvegetatie nog nadrukkelijker in de wijk brengen; idee van duinheuvels verder uitwerken.
2. aanleggen van wandelpaden om de woongebouwen door het duin.

Bedrijvenzone Nieuw Noord

Prioriteit voor bedrijvenzone:
Handhaven en beter inrichten.

De situatie nu: een korte analyse:

Dit is het enige grote terrein voor bedrijven in Zandvoort en daarom onmisbaar. Sommige activiteiten zijn echter strijdig met de aangrenzende woonfunctie vanwege milieuoverlast (stank, overlast vrachtverkeer). De rioolwaterzuivering en de visbedrijven veroorzaken geurproblemen. Het constructie- en transportbedrijf leveren overlast voor het aangrenzend woongebied. Zij kunnen echter ook niet elders in Zandvoort worden ingepast. De rioolwaterzuivering (Hoogheemraadschap van Rijnland) zal op termijn zijn activiteiten hier wellicht beëindigen.





Op het bedrijfsterrein zitten vanuit de historie gegroeid enkele bedrijven die op een dergelijk lokaal gericht bedrijfsterrein niet thuishoren. Binnen Zandvoort blijkt een behoefte te bestaan aan bedrijfsterrein en gebouwen voor kleine bedrijven, ambachtelijke bedrijvigheid, ateliers en dergelijke.

Algemene doelstelling bedrijvenzone:

Handhaven van het bedrijfsgebied en verbeteren van de ruimtelijke inpassing en vormgeving en streven naar intensivering van het bedrijfsterrein ten gunste van ruimte-intensieve en kleinere bedrijven.

Functionele oplossingen:

1. bevorderen van de mogelijke opheffing van de waterzuivering, de vrijkomende ruimte reserveren voor aan Zandvoort gebonden kleinschalige bedrijven.
2. nagaan wat de voor- en nadelen zijn van de aanwezige grote bedrijven en of deze ook elders gevestigd kunnen worden.
3. maken van een plan hoe met ambachtelijke bedrijven in de woonomgeving wordt omgegaan en wat de voorwaarden voor verplaatsing naar het bedrijventerrein zijn
4. sanering van bedrijfsgebied RWZI met Crodex en BMZ; zo mogelijk woonbestemming geven.

Ruimtelijke oplossing:

verbeteren van de ruimtelijke uitstraling van het bedrijven terrein: inpassing in de omgeving, de overgangen naar de woonstraten



7.2.3. De vlakken ten zuiden van de spoorlijn.

Het gebied tussen Centrum en Kostverlorenpark

De situatie nu: een korte analyse

Bijzonder en gevarieerd is dit woongebied met verschillende sferen van dichter en dorpser naar meer open en groene woonbuurten met mooie lanen en karakteristieke architectuur. Het gebied wordt omvat door de 'lange lijnen' van Zandvoortselaan en Haarlemmerstraat en door Kostverlorenstraat en Zeestraat. De woonkwaliteit neemt toe van west naar oost.
De dichtere bebouwing bij het centrum is karakteristiek door het smalle en evenwijdige stratenpatroon. Een zeer eigen karakter hebben ook de meer oostelijk gelegen gebieden door de verkavelingen in relatie tot het duingebied en hoogteverschillen, de bijzondere architectuur van serre- en verandawoningen en villa's, de laanbeplantingen en bomen. Het Kostverlorenpark ligt enigszins verscholen maar vormt een bijzonder uitloopgebied voor de bebouwde kom.

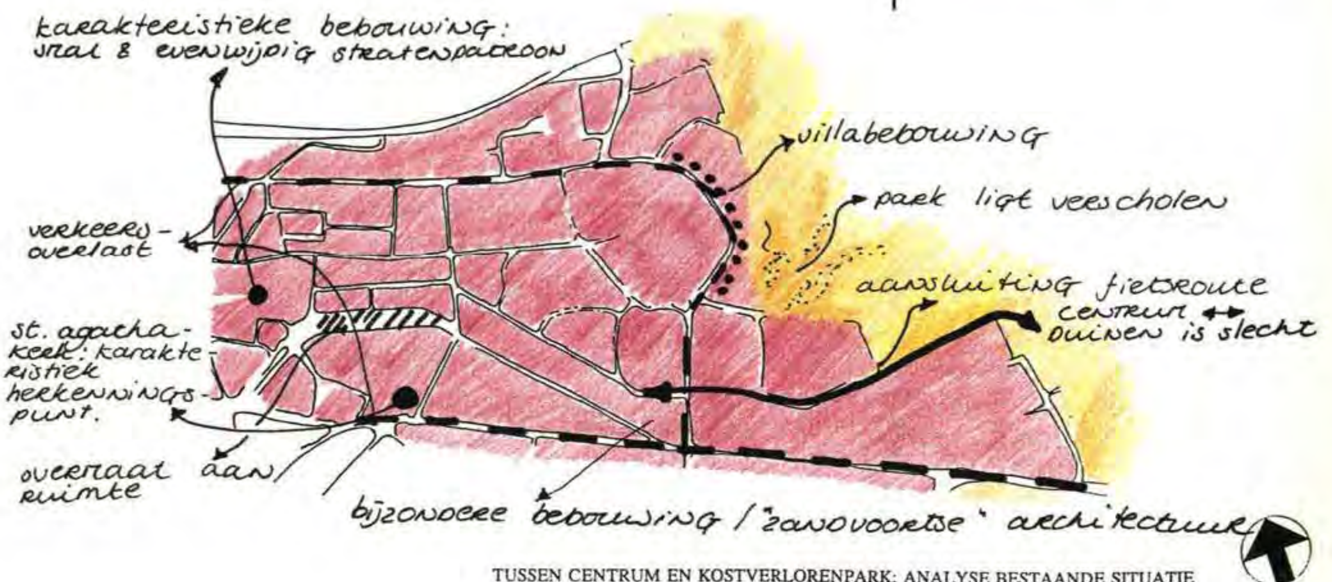
Naast de woonfunctie is er ook wat menging met andere functies: scholen, kerken, bibliotheek, gezondheidscentrum en enige bedrijvigheid. Deze functies komen over het gebied gespreid voor. Karakteristiek door ligging en architectuur is de St. Agathakerk met pastorie en begraafplaats. De kerk blijft in gebruik als katholieke kerk in Zandvoort en de begraafplaats blijft eveneens bestaan.

Rond de zeer ruime Prinsesseweg staan scholen, het Gemeenschapshuis en de bibliotheek. De straat zelf wordt gebruikt voor parkeren en de wekelijkse markt. Door herschikking van functies kunnen hier op termijn woningen komen.

Prioriteit voor gebied tussen Centrum en Kostverlorenpark:
Zuinig omspringen met de afwisseling en kwaliteiten van de typerende woongebieden.







TUSSEN CENTRUM EN KOSTVERLORENPARK: ANALYSE BESTAANDE SITUATIE







Bij de hoek van het busstation liggen winkels en het postkantoor. Er zijn ideeën dit winkelgebied te vernieuwen met parkeerruimte eronder.
De aansluiting van bebouwing naar het Raadhuisplein kan daardoor ook verbeteren.

De inrichting van de woongebieden is in zijn algemeenheid redelijk. Overlast wordt ondervonden van het inkomende en uitgaande autoverkeer. Tijdens drukte ondervindt ook het openbaar vervoer vertragingen. Het centrum van Zandvoort is dan moeilijk bereikbaar. De oversteekbaarheid van de wegen voor voetgangers wordt ook bemoeilijkt. Voor de Kostverlorenstraat als belangrijke noord-zuid verbinding geldt dit het hele jaar rond.
Fietsroutes in oost-west en noord-zuidrichting zijn onduidelijk, de aansluiting vanuit het centrum naar de fietsroute op de voormalige trambaan door de duinen is slecht.

Algemene doelstelling gebied tussen centrum en Kostverlorenpark:

Zandvoort als karakteristieke woonplaats is in veel verschillende elementen te ervaren in dit deelgebied: van lange dwarsstraatjes bij het centrum tot bijzondere straatwanden met verandawoningen, villa's in het groen en woningen voor ouderen. Doelstelling is voor alles de mooie maar kwetsbare delen te behouden en goed te beheren vanuit een brede samenhang tussen monumentenzorg, welstandsbeleid en voorlichting. Het gebied vlak bij het Raadhuisplein zal een nieuw accent met winkelfuncties krijgen op de hoek van L Davidsstraat en op termijn woonbebouwing als bestaande functies worden verplaatst.

Uitwerking voor gebied Centrum-Kostverlorenpark:

Uitwerking 1: Versterken en behouden van het woonkarakter zal op verschillende manieren gebeuren, afhankelijk van de specifieke kenmerken van een buurt.

Functionele doelstellingen:
1. versterken woontechnische kwaliteiten in buurtjes tussen centrum en Koninginneweg
2. grote aandacht voor locatie en bereikbaarheid van voorzieningen (gezondheidscentrum, scholen, bejaardenhuis)
3. efficiënt benutten van de extensieve ruimte rond de Prinsesseweg; maken van een strategisch plan en stappen voor functieverandering en uitwerken van woonfunctie





Ruimtelijke doelstellingen:

1. behouden van de architectuur van badplaatswoningen en behouden groene profiel van buurten rond Kostverlorenstraat
2. richting duingebied de relatie met de duinen versterken en deze toegankelijker maken (meer in- en uitgangen; mogelijkheid tot het maken van rondwandelingen)

Uitwerking 2: Benadrukken van woonkarakter betekent ook het goed begeleiden van de verkeerssituatie. Dit is nodig omdat verkeer en parkeren grote delen van het deelgebied overheersen: bij de toegangswegen naar Zandvoort, de noord-zuid verbinding Kostverlorenstraat en de wijkjes bij het centrum. De woonfunctie en bereikbaarheid van voorzieningen voor lopend en voor langzaam verkeer staan onder druk.

Verkeersoplossingen:

1. in de straten rond het centrum: beschermen tegen parkeeroverlast door bezoekers van centrum (zie ook opmerkingen bij deelgebied centrum)
2. busbaan naar centrum tot een echte vrijliggende en beter ingepaste route maken
3. beperken overlast inkomend/uitgaand verkeer langs Haarlemmerstraat / Gerkestraat (zie algemene verkeersaspecten toegangswegen)
4. integreren van wandel en fietsroutes binnen de buurten, vooral rond Kostverlorenstraat

Maatregelen en acties hierbij voor gebied tussen centrum en Kostverlorenpark:

* duidelijk monumentenbeleid
* beheermaatregelen voor woonbuurten
* prioriteit voor langzaam verkeer betekent vooral meer ruimte en duidelijkheid bieden voor fietsers en wandelaars.





TUSSEN CENTRUM EN KOSTVERLORENPARK: UITWERKING

Prioriteiten gebied Zuid:

- *versterken van relatie tussen bebouwing en duingebied*
- *instandhouding en aanpassing van hotels en pensions, met grote aandacht voor herinrichting van de openbare ruimte en relatie tot het wonen.*
- *geen grote nieuwe toeristische ontwikkelingen.*
- *behouden van winkelsteunpunt Tolweg*



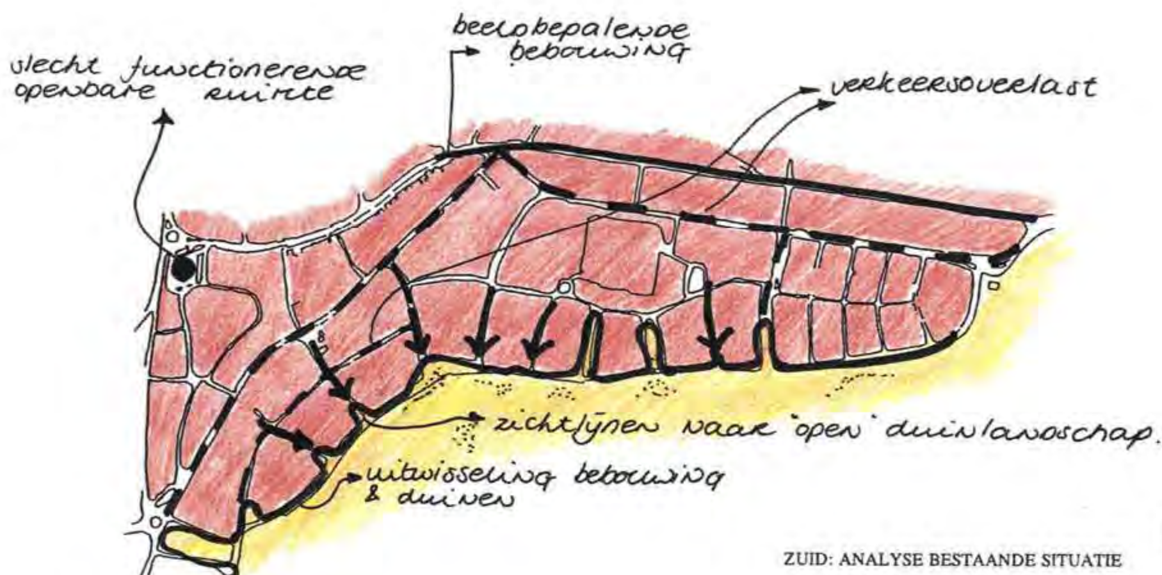
Gebied Zuid

De situatie nu: een korte analyse

Weinig woongebieden in Nederland hebben de specifieke kwaliteiten van Zandvoort-zuid: een ligging pal naast het open duingebied met een stratenpatroon dat door de haakse ligging op de duinen veel doorkijkjes geeft naar de openheid van het duinlandschap. Het is een afwisselend woongebied met vooroorlogse en naoorlogse bebouwing; de grens loopt ongeveer bij de Brederodestraat.

De Haarlemmerstraat is een fraai entree voor Zandvoort door de beeldbepalende woningen met veranda's en boombeplanting. De rand van de wijk, de F. Zwaanstraat zal blijvend de grens van de bebouwing vormen door de bepaling dat Zandvoort binnen de huidige bebouwingscontour moet blijven. De uitwisseling tussen bebouwing en duinen is groot, de duinen zijn direct te bereiken, en omgekeerd loopt het groen door in de voortuinen, groenperken en brede dwarsstraten. Tussen Tolweg en duinen staat een wat op zich zelf staand buurtje, de knikken in de dwarsstraatjes beperken het zicht op de duinen. Hoogteverschillen geven boeiende accenten, zoals bij gebouw De Schelp. De uitstraling van het gebouw zelf wordt echter niet ondersteund door een goede ruimtelijke omgeving.

De voor Zandvoort zo kenmerkende veranda-bebouwing is aan de Hogeweg sterk verdrongen door nieuwbouw-appartementen, soms met grote stenige parkeeroplossingen te bereiken door kleine straatjes. Het gebied rond de Watertoren heeft letterlijk en figuurlijk geen naam. Het is een grote ruimte die niet functioneert als openbare ruimte, het gebruik is marginaal.



ZUID: ANALYSE BESTAANDE SITUATIE



Een vrij hoge woonkwaliteit kenmerkt het gebied, vooral in het zuidelijke deel met wat grotere kavels. Als woongebied functioneert het goed. Hier en daar is een menging met functies die bij het wonen horen als scholen en winkels. In het westelijke deel is een menging met toeristische functies als hotels, kamerverhuur en zomerhuizen. Soms draagt de menging prettig bij aan de aanblik van de buurt, zoals de ruime ligging van de Oranje Nassau basisschool. Soms zijn er wat problemen door de menging: bedrijfjes bij Paradijsweg, parkeerproblemen door verblijfsgasten, aanbouwen voor zomerwoningen en reclame en uithangborden voor verhuur.



Verkeer betekent hier een dagelijkse stroom langs Zandvoortselaan en Haarlemmerstraat en dr. C.A. Gerkestraat, met op 'stranddagen' extra toeristenverkeer langs F. Zwaanstraat. Door de vormgeving van het Friedhofplein worden Brederodestraat en Troelstrastraat belast met sluipverkeer. Kenmerken voor deze straten zijn: hard rijden, drukke kruispunten (Haarlemmerstraat/Gerkestraat/Tolweg), problemen voor fietsers en overstekende voetgangers, grote parkeerdruk.

Algemene doelstelling gebied Zuid:

Deelgebied Zuid is overwegend een woongebied met wat dooradering van toeristische en recreatieve aspecten als pensions en hotels, doorgaand strandverkeer en parkeren. Versterken van de ligging aan de duinrand en het woonklimaat en beperking van de fysieke aantasting door toerisme staan voor dit gebied voorop.



Uitwerkingen voor gebied Zuid:

Uitwerking 1: Behouden van woonkarakter en invullen van leemten in de bebouwing, met gepaste inbedding van toeristische ontwikkelingen.

Ruimtelijke oplossingen:
1. op peil houden van de woonomgeving in het wijkje tussen Tolweg en duinen door goed beheer
2. afronden van inrichting van gebied rond gebouw De Schelp, terugdringen van sociaal onveilige situaties en verpaupering van gebied rond de garages tegengaan. Tussen De Schelp en de school is nog ruimte voor andere functies
3. bekijken van de mogelijkheden om het gebied rond de Watertoren en de kruising Thorbeckestraat/Hogeweg een betere invulling te geven waarmee een goede pleinvorm ontstaat
4. Watertoren als monument een passende functie geven, daarbij de uitzichtmogelijkheden behouden





Uitwerking 2: Groene aspecten van buurten en overgangen naar duingebied vormgeven.

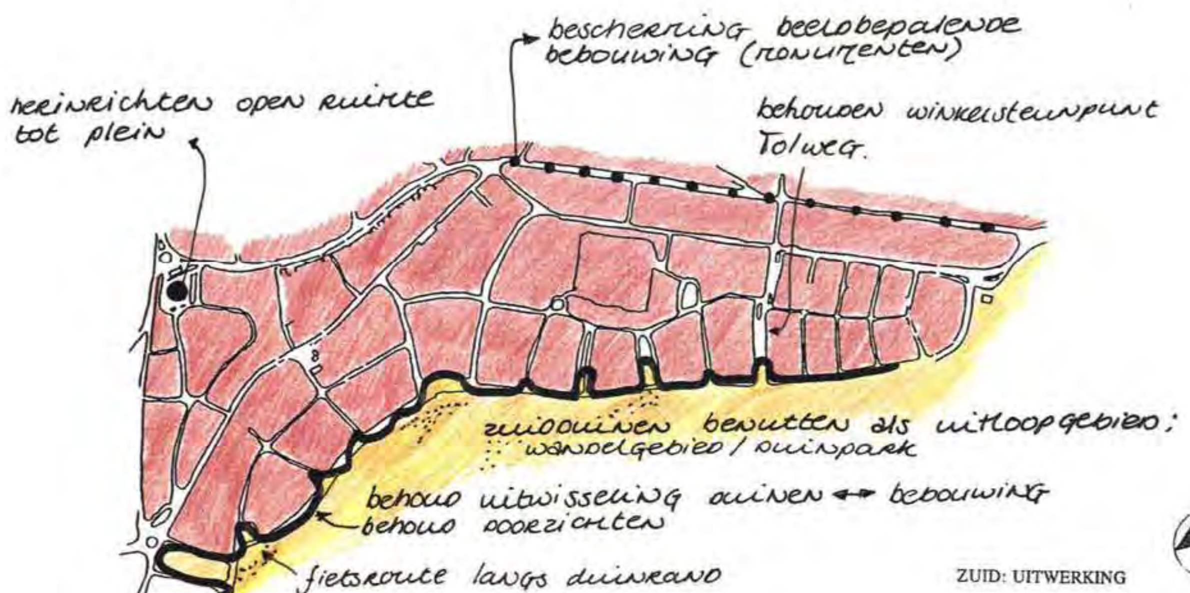
Ruimtelijke oplossingen:

1. het gebied Zuidduinen benutten als wijkuitloopgebied door het meer als wandelgebied en duinpark in te richten en de inlopen beter vorm te geven; aandacht voor beheer door controle en vuilnisbakken
2. behouden van de dwarsdoorzichten naar de duinen; ook de beplantingen aanpassen aan nabijgelegen duinen.
3. behouden doorzichtjes op tuinen en tussen de woningen, daarom strikte regels toepassen voor uitbouwen en garages.

Uitwerking 3: Vormgeven openbare ruimte mede door beperken parkeerdruk
(zie de doelstellingen voor verkeer)

Maatregelen en acties hierbij voor gebied Zuid:

* ontwikkelen welstand / handhavingsbeleid voor invloed op straatbeeld door aanbouwen van kamerverhuur en reclameborden
* behouden van groene karakter voortuinen: uitwerken van beleid om parkeren in voortuinen te voorkomen. Hierdoor blijft een belangrijke karakteristiek in stand en hebben voetgangers en fietsers minder last van op/afritten op de stoep
* fietsroute van/naar Noordwijk langs de Frans Zwaanstraat
* behouden winkelsteunpunt Tolweg





ZUID: UITWERKING

Bentveld

De situatie nu; een korte analyse

De wijk ligt op enige afstand van de bebouwde kom van Zandvoort: het is de enige bebouwing in de gemeente die nog net binnen het binnenduinrandgebied is gelegen.
Binnenduinrand, groen, waterwingebied, buitenplaatsen en villa's zijn de belangrijkste termen om Bentveld te omschrijven. De villawijk sluit 'naadloos' aan op de Aerdenhoutse villa's van Bloemendaal.

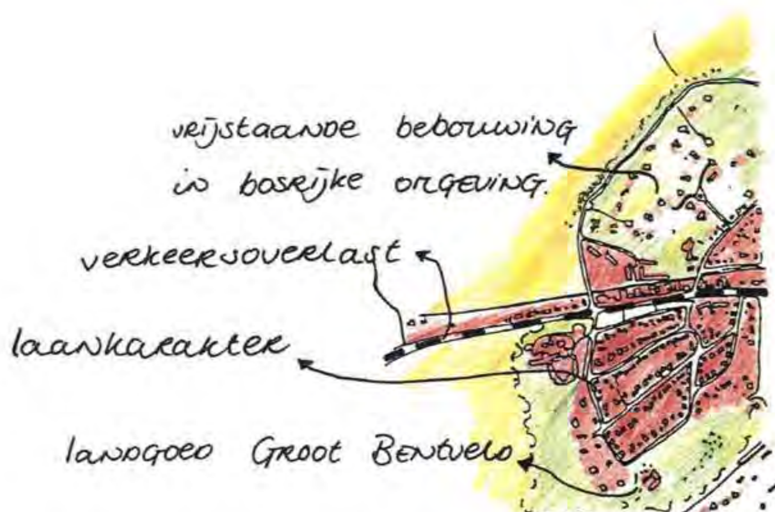
Het prima woongebied Bentveld kent als belangrijkste minpunt de doorsnijding met de drukke Zandvoortselaan. Op piekdagen staat ook de bus vast.

Het beeld wordt bepaald door grotendeels vrijstaande woonhuizen en lanen in een bosachtige omgeving, met een vrij willekeurig lanenstelsel en stratenpatroon. Bentveld kent een woongebied met buitenhuizen: vrijstaande gebouwen die opgenomen zijn in de bosachtige omgeving met kronkelige straten. Daarnaast is er een villawijk, met straten met 1 of 2 rijen laanbomen en een meer planmatig karakter.

Het laan en boskarakter van Bentveld komt mede voort uit het omvormen van een landgoed tot villawijk. De restanten van het landgoed 'Groot Bentveld' zijn nog herkenbaar aanwezig, gebouwen en omgeving zijn echter verwaarloosd. Groot Bentveld is opgenomen op de rijksmonumentenlijst.

Prioriteit voor Bentveld:
Handhaven van een woongebied met de sfeer van wonen in het bos aan de binnenduinrand.







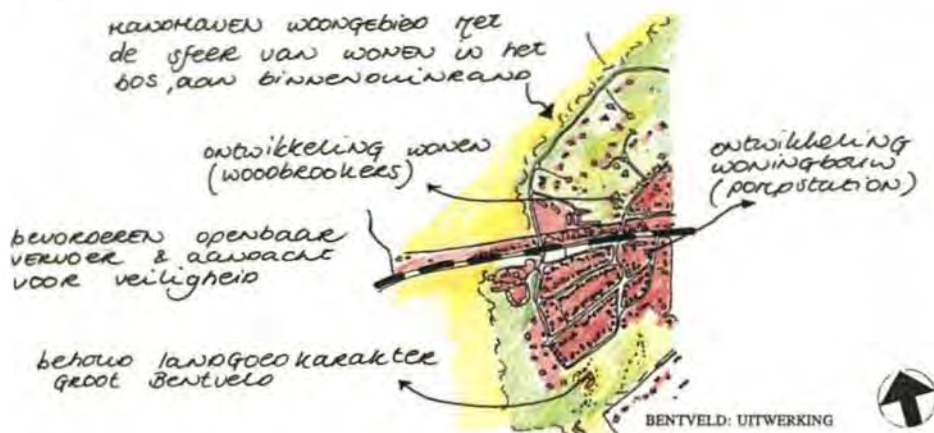
BENTVELD: ANALYSE BESTAANDE SITUATIE

Algemene doelstelling Bentveld:
Zorgvuldig beheer van groen en bebouwing en bewuste inpassing van nieuwbouw. De initiatieven rond landgoed Groot Bentveld, de Woodbrookers en pompstation Bentveld moeten niet alleen passen in het sfeerbeeld, maar het ook versterken.

Uitwerkingen voor Bentveld:

Uitwerking 1: Aandacht voor groenbeheer en omgevingsbeheer.
Oplossingen:
1. behouden villa-wijk uitstraling bij nieuwbouwprojecten; voor de Woodbrookers wordt daarbij gedacht aan nieuwbouw in een landgoed-achtige sfeer.
2. behoud van landgoedkarakter Groot Bentveld door elke andere verkaveling uit te sluiten; beheerplan maken met de eigenaar
3. bij restauratie van Groot Bentveld zowel het gebouw als de bij een landgoed behorende groene omgeving betrekken; subsidies aanboren en mogelijkheden verkennen voor andere functies
4. bebossings- en beheersplan opstellen voor restanten van landgoed Groot Bentveld
5. open houden en uitbreiden van onverharde wandel en tuinpaden
6. laanbomen die vanwege ziekte of ouderdom worden gekapt, vervangen door grotere bomen
7. in stand houden en actief ontwikkelen van bosbermen en bermen met duinvegetaties

Uitwerking 2: Verkeersmaatregelen.
Oplossingen:
1. bevorderen doorstroming openbaar vervoer door vrije busbaan
2. aandacht voor veiligheid en oversteken van de Zandvoortselaan



BENTVELD: UITWERKING

7.3. Het groene Zandvoort

Buitengebied en groen in Zandvoort.

De situatie nu: een korte analyse

Beheer, natuurwaarden en mogelijkheden voor recreatie zijn de belangrijkste elementen voor dit gebied. De functies van het buitengebied zijn zeewering, natuur, recreatie en waterwinning.
De duinen worden als natuurlijke, landschappelijke en ecologische drager verder ontwikkeld, waterwinning wordt gehandhaafd en aangepast aan de natuurfunctie. Op gewestelijk niveau wordt een beleid voorgestaan waarbij kwaliteiten èn bereikbaarheid van het gebied bepalen hoe de recreatieve druk wordt toegestaan, verminderd of gestimuleerd. Er liggen ook voorstellen voor recreatieve fietspaden oost-west door de Amsterdamse Waterleidingduinen en het nationaal Park Zuid-Kennemerland en ook noord-zuid door dit park.

De terechte opmerking in het Intergemeentelijke structuurplan Zuid-Kennemerland dat de kern van Zandvoort wordt omringd met voor allerlei vormen van intensieve recreatie bestemd gebied, blijkt vanuit de Zandvoortse kant niet zo duidelijk te zijn. Bij de gebieden aan de rand van de duinen is al aangegeven dat de overgangen en toegankelijkheid vanuit de bebouwing naar het open buitengebied op veel plekken te wensen overlaten.

Prioriteit buitengebied
Kwaliteit van het buitengebied meer benutten voor bewoners en woonbeleving van Zandvoorters.









De randzones, de overgangen naar het duingebied zijn ongedifferentieerd, paden zijn er nauwelijks. Rond Zandvoort, ontbeert het de gemeente aan parken of parkachtig ingerichte randzones waar ommetjes kunnen worden gemaakt, waar wat banken staan, een duidelijkere padenstructuur is en waar uitleg/bordjes over natuur en planten staan.
Ook binnen de bebouwde kom is relatief weinig grootschalig groen of parkjes te vinden.

Algemene doelstelling:

Een betere toegankelijkheid van de duinen met nadruk op intensiever bezoek aan de randen en een goede geleiding in gebieden die meer bescherming vragen vanwege de natuurwaarden. Aandacht voor bescherming van natuur en waterwinning, de grote afwisseling in reliëf, grondwater en bodems en daarmee samenhangende vegetatietypen. Deze afwisseling ook proberen vast te houden binnen de bebouwing.

Uitwerkingen voor het groene Zandvoort:

Uitwerking 1: Vanuit de bebouwde kom van Zandvoort gebieden met intensief en minder intensief gebruik zoneren.

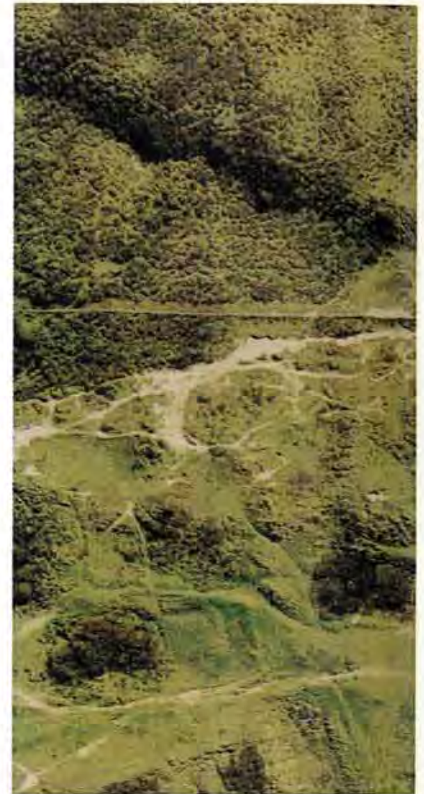
Functionele oplossingen:
1. werken aan een zonering vanuit de bebouwde kom: inrichting van randparken; medegebruik (zandpaadjes); natuurbeheer
2. mogelijkheden bieden voor andere vormen van recreatie in het duingebied, zoals enkele voorzieningen voor wandeltochten en trektochten, paardrijden e.d.
3. paden en fietspaden vanuit de bebouwing duidelijker en logischer aansluiten.
4. betere bewegwijzering fietsroutes binnen Zandvoort en naar het omliggende duingebied

Ruimtelijke oplossingen:
1. verbeteren loop-circuits buiten de woongebieden door het maken van een verbinding van het Visserspad door het Kostverlorenpark naar de Q. van Uffordlaan.
2. bermbeheer met inheemse plantensoorten

Uitwerking 2: Vergroten van verwevenheid van bebouwing en buitengebied, dit betekent een andere inrichting van de randen van het buitengebied, maar ook het voelbaar maken van ecologische zones tot in het dorp.

Ruimtelijke oplossingen:
1. gebruikmaken en versterken van natuurwaarden in de directe omgeving door dit uit te werken als ecologische linten in de bebouwing. Het eerste lint wordt binnenkort aangelegd, daarna volgen er meer. Linten komen vanaf de

boulevard naar het dorp en langs de Van Lennepweg, Sophiaweg en Kostverlorenstraat



2. Thematisch aangelegde parken of parkachtige structuren inrichten, waarbij een betere padenstructuur in de duinen vlak bij de bebouwing mede de natuurfuncties beschermt (minder door het duin struinen):
   * bij Zandvoort noord: relatie zoeken met een sportief thema (trim-voorzieningen)
   * bij de begraafplaats: rust en kalmte
   * langs de rand van het spoor: looproutes als verbinding tussen delen van Zandvoort, de trein komt dan ook het groene Zandvoort in
   * Zuidduinen: betere padenstructuur, inrichting toespitsen op kennis van de natuur
   * Kostverlorenpark: onderdeel maken van een rondlooproute.
3. groengedachte in Zandvoort uitwerken met inheemse planten en zones voor deze planten
   * overal in plantsoenen en open plekken uitdrukken dat Zandvoort in het duingebied ligt
   * inheemse duin- en kustplanten en begroeiing gebruiken, bij de kust weer andere soorten dan verder het land in
   * dit vooral nadrukkelijk toepassen in de boulevardzone, hier meer dan nu de kustlijnvegetatie toepassen om ook dit gebied weer groener te maken
4. handhaven van laanbeplantingen betekent aandacht voor de kwaliteit van de bomen en zorgen dat er een doorlopende rij bomen van een bepaalde grootte blijft. Daarom is groeiplaatsverbetering bij bestaande bomen nodig en het vervangen van 'versleten' bomen door bomen met een volwassen maat



Begraafplaats

De situatie nu: een korte analyse:

De begraafplaats vormt door de aanwezige boombeplanting een groot, waardevol groenelement in de bebouwde kom. Deze groene ruimte sluit aan op de groenzone ten zuiden van de spoorlijn en de zone ten noorden van de Lorentzstraat. De kwaliteiten van het gebied zijn verborgen door de afschermende wal.

Door de omvang en situering sluit de begraafplaats het woongebied Nieuwe Noord af van de andere delen van Zandvoort en functioneert als ruimtelijke en visuele barrière.

Algemene doelstelling begraafplaats:

Van geheel afgesloten gebied het nu ook mede een functie geven als element van de groene zone tussen wijkuitloopgebied Noord en Kostverlorenpark, waarbij met name het monumentale karakter van het oude gedeelte belangrijk is.



Ruimtelijke oplossingen:

1. verminderen van de barrièrewerking door zicht op de begraafplaats mogelijk te maken (Linnaeusstraat)
2. aandacht voor de grootte en inrichting van de aula



Golfterrein

De situatie nu: een korte analyse

Deze omvangrijke maar zeer bepalende functie in het duingebied versterkt de veelzijdigheid van recreatieve sportbeoefeningsmogelijkheden in Zandvoort.
Het grote oppervlak en de ligging dicht tegen de spoorlijn beperken echter de wandelmogelijkheden en de toegankelijkheid van de duinen.

Algemene doelstelling golfterrein:

Handhaven en versterken van de natuurwaarden volgens het al reeds vastgestelde groenbeheersplan.



HOOFDSTUK 8:
GELEIDELIJKE UITVOERING



8.1. Samenwerking bij de uitvoering

Inhoud en vervolg geven aan de structuurschets.
Met het vaststellen van de structuurschets ligt er een visie voor Zandvoort en een samenhangende lijn in welke richting de gemeente zich ontwikkelt. Kenmerkend is dat eventuele bedreigingen worden omgebogen, dat vooruit wordt gekeken naar mogelijke oplossingen. De structuurschets geeft structuur aan de strategie om de oplossingen te bereiken. De gemeente voert daarvoor de regie, soms uitsluitend als regisseur, soms ook actief als speler.

Vanuit deze optiek is samenwerking noodzakelijk bij de uitvoering van plannen die in de structuurschets zijn genoemd. Met de uitgangspunten van deze schets als leidraad draait het er nu om de Zandvoortse kennis te mobiliseren om de ingezette lijnen van structuur en samenhang verder in te vullen.

De gemeente heeft hiervoor in de structuurschets de pijlers gegeven, daarna gaat het erom gezamenlijk het huis te bouwen. De verdere invulling moet nu komen van bewoners en de markt, in samenwerking met de gemeente. De structuurschets is hiervoor het belangrijkste ingrediënt: de lijnen voor ontwikkelingen liggen er. Nu komt het erop aan het vervolgtraject en de nadere uitwerkingen vorm te geven en tot uitvoering en investeringsbeslissingen te komen.

Voor de regie-voering is het belangrijk kennis te hebben van de markt en van de inzichten en kennis van de bewoners. Zoveel mogelijk zaken zullen in co-productie worden aangepakt.
De gemeente zal als stimulerende partner samen met de private sector de economische infrastructuur ontwikkelen. Dit gebeurt niet alleen in voorwaardenscheppende zin, maar ook meer gedurfd door initiatieven te nemen. Een stimulerende en betrouwbare houding betekent vooral ook consistentie in het beleid van de structuurschets door dit ook in alle deelplannen en plannen van aanpak te laten doorklinken, het maken van keuzes waar dit nodig is en de durf om deze uit te werken.

Ook met bewoners zal de sprong voorwaarts worden gemaakt. De discussie die in gang is gezet bij het opstellen van de structuurschets zal worden voortgezet, maar nu vanuit de uitgangspunten die hierin zijn verwoord. De gemeente en de bewoners zullen met elkaar optrekken, verder praten over de toekomst. Gezamenlijk zoeken naar oplossingen is daarbij de invalshoek. Problemen moeten onderkend worden, maar er zal een stap verder gegaan worden dan problemen alleen te zien als bedreigingen. Dit blokkeert het zoeken naar oplossingen. Een sprong voorwaarts maken is mogelijk door bij geconstateerde problemen naar een uitweg te zoeken. Dit kan door het mobiliseren van kennis van de bevolking.



Samenwerken met bedrijfsleven en investeerders.
De pijlers van de structuurschets en de uitwerkingen vanuit de regie-functie van de gemeente, schept ook zekerheden voor het bedrijfsleven en investeerders, het maakt financiering van projecten mogelijk binnen een duidelijk beleidskader.
Dit maakt het voor initiatiefnemers uit het bedrijfsleven mogelijk mee te denken hoe de gewenste ontwikkelingen op gang te brengen zijn en welke initiatieven daarbij nodig zijn. De gemeente zal bij overleg, samenwerking en waar nodig onderhandeling met verschillende groepen van het bedrijfsleven, bij de verschillende acties een ander accent en een andere verdeling van verantwoordelijkheden aangaan.

Bij grotere plannen, bijvoorbeeld in de boulevardzone, zullen bedrijfsleven en investeerders vragen om een duidelijke regievoering. Dan is risico-vol investeren ook mogelijk. De spelregels zullen samen worden opgezet. Op deze wijze samenwerken met de markt betekent dat plannen aantrekkelijk moeten zijn voor beleggers, ontwikkelaars en investeerders. Een kwaliteitsprong in de ruimtelijke omgeving kan alleen als het in de financiering wordt verwerkt. De gemeente moet besef hebben van de problemen van risicodragend kapitaal. Bij de spelregels voor samenwerking hoort daarom ook dat er plandragers in het plan zitten die voldoende geld genereren om de beoogde kwaliteit van gebouwen en de uitstraling op de omgeving te bereiken. Dit geldt ook omgekeerd: er moet voldoende financiering zijn om investeringen in het publieke domein te doen die afstralen op de wijdere omgeving en op de gebouwen. De samenwerkingsstructuur moet duidelijk zijn over financiering, de mate van risico-spreiding, de organisatievorm en het beheer en de handhaving na gereedkomen van het plan. Gemeenschappelijke visie en vertrouwen tussen de partijen moeten het plan dragen; dit geldt temeer als het over een langere termijn loopt.

Als vervolg op de structuurschets zullen toeristisch-economische plannen worden uitgewerkt onder regie van de gemeente in samenwerking met het bedrijfsleven. Met de conferentie 'Zandvoort aan Zet' is hiervoor het startschot gegeven. In de Stuurgroep Zandvoort aan Zet, een samenwerking tussen het Platform van Zandvoortse Ondernemers en de gemeente Zandvoort, is in 1996 afgesproken dat de eerste belangrijke taak na het gereedkomen van de structuurschets zal zijn het ontwikkelen van een toeristisch actieplan en een toeristisch ontwikkelingsplan.

Mobiliseren van kennis van de bewoners.
Bij het bekijken met de betrokken bewoners hoe uitvoering kan worden gegeven aan de lijnen van de structuurschets is inzicht nodig in de kennis die burgers hebben om problemen op te lossen. Het gemeentebestuur kan met de aangedragen kennis effectief aan de vervolgplannen werken.

Ook hierbij voert de gemeente de regie-functie. Dit vraagt om wat voorwerk. De gemeente zal in het voorwerk aangeven hoe met elkaar wordt omgegaan door een startdocument op te stellen. De strategie wordt door de gemeente bepaald, de bewoners worden aangesproken op hun kennis en krijgen bij het meedenken en oplossingen zoeken invloed op de invulling van de strategie.



Vanzelfsprekend blijft het normale inspraak-traject ook bestaan. Dit is door de wet voorgeschreven en het blijft een belangrijke rol vervullen bij opzet en uitvoering van plannen. Nadeel van het inspraak-traject is vaak dat de problemen verder worden aangediept. De nu voorgestelde werkwijze van omgaan met bewoners die constructief willen meedenken gaat uit van de gedachte dat door het vroegtijdig mobiliseren van kennis de helderheid van de oplossingen toeneemt.

Inzet bij overleg en samenwerking.
Bij de uitwerking van de lijnen zal op verschillende momenten en op verschillende momenten samen met co-makers de uitvoering ter hand worden genomen.

De nadruk bij overleg en de samenwerking in de toekomst ligt niet bij stil blijven staan bij knelpunten en de problemen, maar bij de oplossingsgerichtheid. Hierbij wordt bewust gecommuniceerd met degenen die samen willen werken (co-makers). Inzet daarbij is ook om door goed overleg, zorgvuldige afweging en waar mogelijk reduceren van bezwaren, zoveel mogelijk betrokkenen tot co-maker te maken.

Hierbij wordt ook een uitweg geboden voor reeds ontstane moeilijkheden, voor omwonenden en direct betrokkenen die al in het recente verleden hebben aangegeven problemen te hebben met bepaalde plannen. Hiervoor zal nadrukkelijk naar oplossingen worden gezocht voor degenen die in een deelbelang worden getroffen. De veranderde situatie moet aanvaardbaar worden en door onderling overleg in positieve zin worden uitgewerkt. Vroegtijdig overleg bij de toekomstige planvorming is daarvoor belangrijk. Wij denken hier met name aan enkele delen van de boulevardzone.







8.2. Strategie en tijdfasering.

De inzet van de gemeente.

De structuurschets combineert ruimtelijke en niet-ruimtelijke plannen en processen. Het geeft hiervoor een afstemming en geeft richting aan de inzet voor de toekomst.

Structuurschets als afstemming voor:

	sturing	*toetsing*	*coördinatie*
vernieuwing	*beheer/kwaliteit*		
aktiegebieden *stedenbouw*	*processen van:* *herinrichting* *handhaving* *openbare ruimte* *groenbeleid* *verkeersbeleid*	 *beeldkwaliteit* *architectuur-* *beleid* *welstand* *monumenten*	*toerisme:* *promotie* *accommodatiebeleid* *actieplan* *ontwikkelingsplan* *regionaal verkeersplan*

De rol van de gemeente hierbij is in alle gevallen die van regisseur, soms komt daar de spelersrol bij, soms niet. In enkele gevallen is de gemeente zelfs de producent.
Wel geldt steeds als overweging: wat kan de markt doen en wat niet.

De rol van de gemeente loopt uiteen van:
Actief vooraf: Voorwaardenscheppende rol bij ontwikkelingen die de markt prima kan oppakken. De gemeente kan dan sturend zijn zonder actief te participeren. Dit zal het geval zijn bij kleinere invullingen in de bebouwing van Zandvoort.
Actief tijdens proces: Stimuleren en voorwaardenscheppend, waarbij duidelijke randvoorwaarden worden gesteld en de gemeente actief deelneemt bij de ruimtelijke inrichting. Dit houdt ook in dat de gemeente soms moet enthousiasmeren en investeerders moet interesseren. In ieder geval trekt de gemeente de planontwikkeling, neemt eraan deel en draagt een beperkt risico mee. Voor de plannen aan de boulevardzone zal de gemeente deze rol hebben.
Actief bij uitvoering: De gemeente kan ook een zeer actieve rol hebben om beleid uit te voeren. Zo kan de gemeente door het voeren van een actieve grondpolitiek en aankoopbeleid het realiseren van onderdelen van bestemmingsplannen mogelijk maken.

Voorbeelden:
- Actief ingrijpen om het bestemmingsplan uit te voeren in Nieuw Noord voor de RWZI op het bedrijventerrein.
- Realisatie van de herinrichtingsplannen van de Stationsbuurt (tussen Haltestraat, Zeestraat en Prinsenhofstraat) door het voeren van een actief stadsvernieuwingsbeleid.
- Vernieuwing van het gebied Prinsesseweg; hier moet de gemeente het voortouw nemen.
- Waar het bedrijfsleven of de markt bepaalde zaken niet oppakt: strategische aankoop van bepaalde terreinen.

8.2.2. Fasering

Niet alle genoemde plannen, oplossingen en beleidslijnen zijn nieuw. De structuurschets bouwt vanzelfsprekend voort op plannen en ideeën die al in gang zijn gezet.
Belangrijk zijn hierbij: herinrichting winkelcentrum, buurtbeheer, welstandsbeleid en monumentenzorg, bouwplannen in de stationsomgeving, aandacht voor verkeersveiligheid en fietsgebruik, groenbeheer etc.

In een globale fasering gezet ligt er het volgende beeld van de plannen en de ideeën. De wijze van rangschikking op dezelfde regel betekent niet altijd een noodzakelijke samenhang.

1.Voortzetten lopend beleid

sturing door aktie	*sturing door beheer*	*toetsing*	*coördinatie*
herinrichting centrum; verschillende fasen	*bestemmings-plannen*	*monumenten*	*vastgoedvoorziening (koppeling van gegevens en bestanden, middel om snel plannen te maken)*
woonwijk Duijnwijk	*beeldkwaliteits-plan Raadhuisplein*	*welstand*	*parkeerbeleid*
Plan Jupiter op het Raadhuis-plein	*groenbeheer: inrichting en laanbeplanting*		*integraal veiligheids-beleid*
vernieuwing circuit en camperlocatie	*instandhouden duin-beplanting/binnenduin zeedorpenlandschap*		
invulprojecten als: Watertoren, Wood-brookers, pompstation Bentveld, Alexanderpark			
maatschappelijke akties als: museum, bibliotheek, De Krocht, gemeenschapshuis			

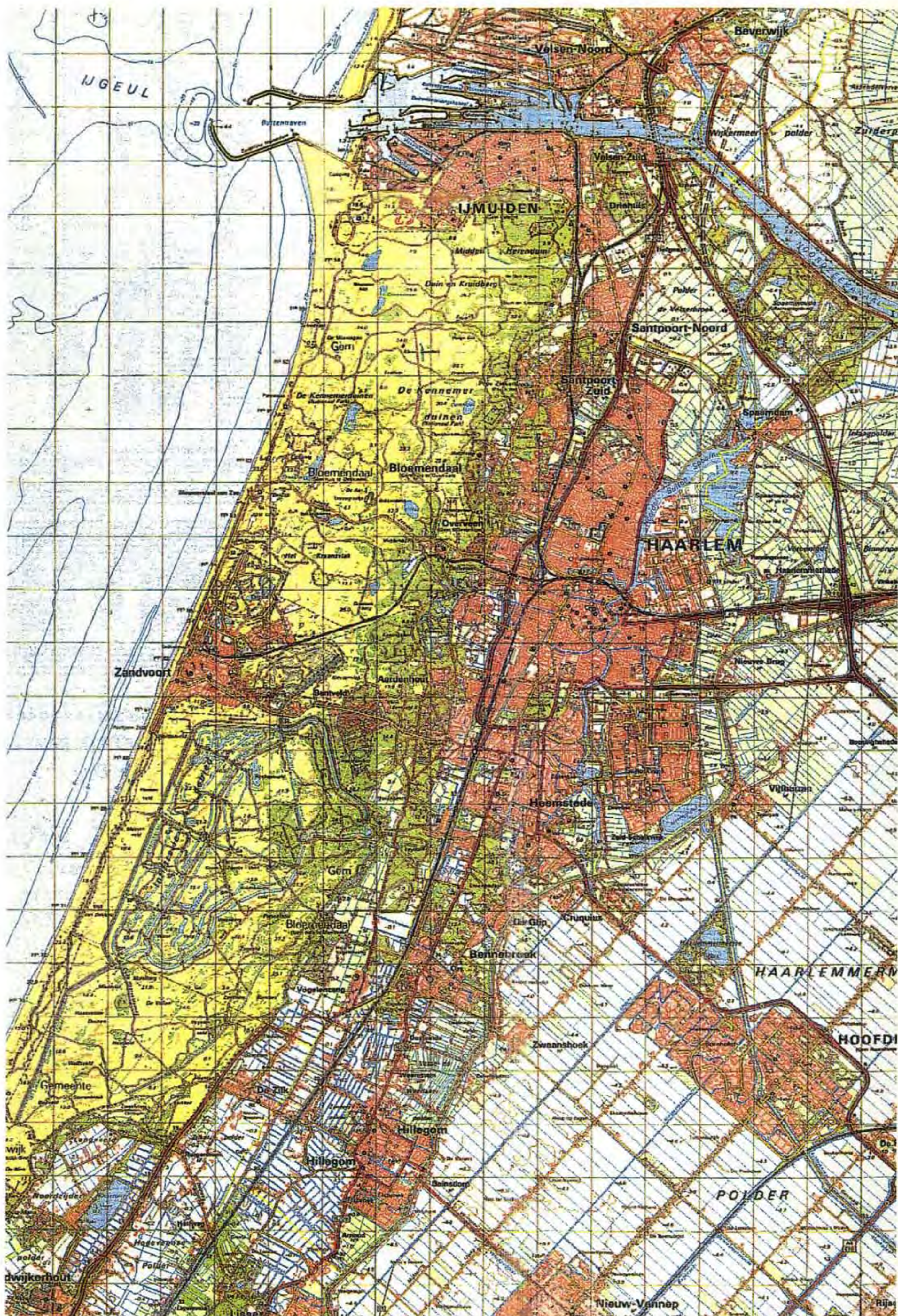
2. Opstarten nieuw beleid en nieuwe processen:

sturing door aktie	*sturing door beheer*	*toetsing*	*coördinatie*
eerste prioriteit:			
ontwikkeling polen: Badhuis-plein en Palace-plein e.o.	*beeldkwaliteit-plannen*		*promotieplan Zandvoort*
Nieuw Noord: winkelcentrum	*Oud Noord: woonomgeving*		*sociale vernieuwing/ woonomgeving N.Noord*
plan van aanpak bedrijventerrein (RWZI)	*beheer en restauratie Groot Bentveld*	*handhaving beleid in en rond centrum (straatbeeld; bestemmingsplan etc.)*	*strandexploitatie*
herinrichting Stationsplein	*wijkbeheerplannen met EMM; duurzaam vernieuwen*		
pendelbus in Zandvoort busbaan in Zandvoort			
fietspadenplan (rond Zandvoort/ boulevard)	*bewegwijzering fiets-routes fietsstalling*		*verkeersdosering in de regio*
maatsch/cultu-rele actie: milieu-educatief centrum (waar kust/ duinen/bebouwing samenkomen)	*ecologisch groen-beleid (groenbeheer op natuurlijke leest)*		*beleidsplan/ontwikklings-plan toerisme*
aanpak Prinses-seweg en drie-hoek AH/PTT			
tweede prioriteit:			
verplaatsing VVV naar station	*strandtentenkamp*		
	kunst in de openbare ruimte		*stimuleren andere kunst/ muziek/cultuur*
vernieuwing Noord-buurt-noord	*wijkuitloopgebied en route strand inrichten (convenant Nieuw Noord en provincie)*		
herinrichting boul. Barnaart			

Uit het overzicht blijkt duidelijk dat er veel aandacht nodig is om bij alle plannen en processen de toetsing goed uit te werken. Ook dit hoort bij een meer integrale planbenadering. Handhaven en toetsen van beleid zijn minstens zo belangrijk als nieuwe acties, vervanging en ingrepen in de ruimtelijke structuur. Hierbij kunnen ook bestemmingsplannen als uitvoerings- en/of beheersinstrument een duidelijker rol krijgen. Uitwerking zal nodig zijn voor aspecten van beheer, toetsing, beeldkwaliteit, welstand en monumentenbeleid in de komende periode.

Van enkele projecten en plannen zijn al de investeringen bekend, sommige projecten staan al op de begroting. Voor de nieuwe projecten moet dit nog worden uitgewerkt. Een haalbaarheidsonderzoek en een investeringsschema zal bij elke nieuw project worden gemaakt. Dit hoort ook bij de uitwerkingen na de structuurschets.




IJGEUL
Buitenhaven
Velsen-Noord
Beverwijk
Velsen-Zuid
Wijkermeer
polder
IJMUIDEN
Driehuis
Duin en Kruidberg
Santpoort-Noord
Santpoort Zuid
De Kennemerduinen
De Kennemer duinen
Spaarndam
Bloemendaal
Overveen
HAARLEM
Zandvoort
Aerdenhout
Heemstede
Vijfhuizen
Cruquius
Bennebroek
HAARLEMMERM
Zwanenshoek
HOOFD
Gemeente
De Zilk
Hillegom
POLDER
Nieuw-Vennep
Lisse

STRATENPLAN ZANDVOORT

ZANDVOORT

LEGENDA

- BEBOUWING
- BIJZONDER GEBOUW
- INDUSTRIE
- BOS
- WATER
- VOETGANGERSGEBIED
- DOORGAANDE WEG
- SECUNDAIRE WEG
- OVERIGE WEG
- FIETSPAD
- PAD
- BUSLIJN MET HALTE
- BEGRAAFPLAATS
- PARKEREN
- POLITIE
- POSTKANTOOR
- BRIEVENBUS
- TELEFOONCEL
- KERK
- APOTHEEK
- EENRICHTINGVERKEER

0 100 200 300 m

SCHAAL 1:10.000

F G H J K L

5 6 7 8 9 10

BOULEVARD

ZANDVOORTSELAAN

KRAAIENVELD

WORSTENVELD

NOORDOOSTERKANAAL

VAN DER VLIET KANAAL

BARNAARTKANAAL

GEMEENTE WATERLEIDINGEN AMSTERDAM

KENNEMER GOLF- EN COUNTRYCLUB

BENTVELD

L M N P

8 9 10

BOOGKANAAL

ZANDVOORTSELAAN

ZANDVOORTERWEG

NOORDOOSTERKANAAL

GEMEENTE WATERLEIDINGEN AMSTERDAM

GEMEENTE ZANDVOORT

GEMEENTE BLOEMENDAAL

GEMEENTE BLOEMENDAAL

Bijlage 1:

TRAJECT STRUCTUURSCHETS EN DISCUSSIERONDE MET DE BEVOLKING VAN ZANDVOORT.

Periode 1990 - 1993.

oktober 1990:
besluit gemeenteraad om structuurschets op te stellen:
- instellen projectteam met VHP-stedebouwkundigen en Bureau Terp
- instellen begeleidingscommissie

april 1991:
startnotitie

mei 1991:
twee werkconferenties over aftasting beleid op hoofdlijnen

augustus 1991:
bespreking van beleidsvisie in besloten gecombineerde commissievergadering

maart 1992:
eindredactie concept-structuurschets

april 1992:
BenW besluit:
- concept-schets voorleggen aan de raadscommissie
- ingaan van proces van voorlichting en inspraak

mei 1992:
presentatie concept-schets in gecombineerde besloten commissievergadering

juni 1992:
voorlichtingsbijeenkomsten

eind 1992:
conceptnota voorlichting en inspraak
(door politieke ontwikkelingen is dit nooit tot bestuurlijke behandeling gekomen: uittreden portefeuillehouder RO; wijziging van college-ondersteunende partijen; aanpassing van collegeprogramma).
Toenmalige gemeenteraad was niet bereid de structuurschets in de voorliggende vorm te aanvaarden.

april 1993:
horen van gemeenteraadsleden in gecombineerde commissievergadering.
Besluit over vervolgtraject structuurschets volgt na de verkiezing van de gemeenteraad.

HET TWEEDE TRAJECT.

Collegeprogramma 1994- 1998:
Structuurschets moet basis zijn van te ontwikkelen bestemmingsplannen. Bijstelling van de structuurschets dient te worden overwogen mede rekening houdend met de reacties van de bevolking en het bedrijfsleven. Het is wenselijk om deze bijstelling/aanpassing in eigen beheer te verrichten.

Periode 1994 - 1996:

september 1994:
Plan van Aanpak "Aanpassing concept-structuurschets Zandvoort": werkwijze en planning nieuwe structuurschets.
Nieuwe en aangepaste beleidsuitgangspunten; structuurschets als beleidsvisie van de gemeenteraad, daarom een zo groot mogelijk draagvlak in de raad; heldere beleidsvisie zodat investeerders bereid zijn te investeren in een structurele verbetering.

maart 1995:
start nieuwe structuurschets.
projectteam: wethouder RO, VHP Stedebouwkundigen, landschapsarchitekten, afdeling RO en CT.
begeleidingscommissie: burgemeester en 2 wethouders; provincie N.H.; Kamer van Koophandel; Rijksconsulent Economische Zaken; ondernemersvereniging Zandvoort.

juni 1995:
Bestuurlijke Werkconferentie voor alle bestuurders van Zandvoort en de begeleidingscommissie over doelstellingen en uitgangspunten structuurschets.
Belangrijke conclusies:
* de discussies van 1992 oppakken
* brede uitwerking hoofddoelstelling: herkenbaarheid voor geheel Zandvoort; aandacht voor alle sectoren; aandacht ook voor positieve gebieden.
* helder maken van keuzes, aangeven van wrijvingen en aangeven van gemeenschappelijk belang achter de keuzes.
* vooral procesmatige lijnen en strategische invullingen, wel streefbeelden maar geen eindbeelden.
* R.O. invalshoek is richtinggevend voor verkeersoplossingen; de besluitvorming gebeurt in één keer.
* geen nieuwe inspraakronde; wel uitgebreid overleg/consultatie.

november 1995:
Raad keurt het communicatie-traject structuurschets goed.

november/december 1995:
vier discussie-avonden voor bewoners, instellingen en organisaties over lijnen structuurschets.

februari 1996:
verslag discussie-avonden toegezonden aan alle aanwezigen en aan de raadsleden.

februari/maart 1996:
aanpassen van concept-doelstellingen

maart 1996:
bijeenkomst begeleidingscommissie

mei 1996:
-aanbieden van de Doelstellingennota Structuurschets deel I en deel II aan College en Raad.
-College van BenW kan volledig instemmen met de inhoud van beide doelstellingennota's.

juni 1996:
-de raadscommissies en de gemeenteraad gaan accoord met de doelstellingennota's Structuurschets.
-alle deelnemers aan de discussieronde van eind 1995 ontvangen hierover bericht.

september 1996:
begeleidingscommissie: accoord met ontwerp-structuurschets voor bestuurlijke behandeling.

october 1996:
-college van B en W stemt in met de concept-structuurschets.
-bespreking in de gecombineerde commissievergadering; alle raadsfracties onderschrijven de structuurschets.

november 1996:
de gemeenteraad stemt op één stem na in met de structuurschets.

Bijlage 2:

BEVOLKINGSONTWIKKELING, WONINGVOORRAAD EN WONINGBEHOEFTE.

In september 1996 telt Zandvoort precies 15.392 inwoners. Twee inwoonsters van Zandvoort tellen dan meer dan 90 jaar. De verdeling naar gezinssituatie is als volgt:

huishoudens in zandvoort per 5 september 1996

	man/vrouw met inwonende echtgeno(o)t(e)	gezinshoofd met kinderen 1 kind	2 kind.	3 kind.	+3 kind.	inwonende echt-geno(o)t(e)	inwonend ongehuwd kind	personen niet in gezins-verband
man	1657	815	731	149	25	1	1884	2027
vrouw	0	359	117	19	2	3179	1604	2823
totaal	1657	1174	848	168	23	3180	3488	4850

bron: gemeente ZandvoortTotaal man 7.289 + totaal vrouw 8.103 = 15.392

Op basis van cijfers van het CBS is een prognose gemaakt van de bevolkingssamenstelling in 1995, 2000 en 2005. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de totale bevolking en de verdeling over mannen en vrouwen in deze jaren.

bevolkingssamenstelling van zandvoort in 1990, 1995, 2000 en 2005

jaar	mannen	vrouwen	totaal
1990	7.391	8.256	15.647
1995	7.335	8.046	15.381
2000	7.429	8.034	15.463
2005	7.554	8.074	15.628

De bevolkingsontwikkeling van Zandvoort voor de komende 15 jaar laat geen grote toe- en afname zien.

Het aandeel 55-plussers bedraagt 32% tegenover landelijk 23%. Tot 2005 zal met name de groep vijftigers sterk toenemen en de groep twintigers sterk afnemen. De groep inwoners boven 60 jaar en kinderen tot 10 stijgt nog licht.

Door afname van de groep twintigers en gelijktijdige toename van de groep vijftigers zal, door de daaraan gekoppelde afname van de gezinsgrootte en de overigens gesignaleerde stabilisatie van het totaal aantal inwoners, het aantal huishoudens en dus de behoefte aan woningen verder toenemen.

De totstandkoming van de structuurschets met de stappen van overleg en discussie.

In het Plan van Aanpak Aanpassing Concept-Structuurschets Zandvoort van september 1994 is vastgelegd dat het ontwikkelen van de visie op de nieuwe structuurschets in meerdere stappen loopt:
- formuleren van de visie vanuit een door het projectteam voor te bereiden werkconferentie
- elk tussenresultaat bij de herziening van de structuurschets wordt voorgelegd aan de begeleidingscommissie
- vertalen van de resultaten van de werkconferentie in doelstellingen en uitgangspunten die in de structuurschets uitgewerkt kunnen worden; deze doelstellingen zullen daarna door de raad worden vastgesteld, zodat op basis hiervan de bijstelling van de structuurschets plaats zal vinden.

De Doelstellingennota Structuurschets is opgebouwd vanuit de volgende overwegingen.
De bezwaren en de inspraak bij de structuurschets in 1992/1993 en het collegeprogramma vormen het vertrekpunt. Daarom zijn als uitgangspunten geformuleerd: een schets die herkenbaar is voor geheel Zandvoort met aandacht voor alle sectoren en ook aandacht voor de positieve gebieden; nadruk op de geleidelijkheid van mogelijke ontwikkelingen; aangeven van het streefbeeld op termijn en daarbij de procesmatige lijnen schetsen; aangeven van het gemeenschappelijk belang achter de keuzes; de verkeers-invalshoek en de Ruimtelijke Ordeningsaspecten worden gezamenlijk behandeld.

Op de bestuurlijke werkconferentie in juni 1995 is deze aanpak onderschreven. Tevens is daar benadrukt dat een goed overleg en communicatie met de bewoners en organisaties in Zandvoort van belang is. Dit moet in een vroeg stadium gebeuren als de ideeën nog bij te sturen zijn. Na de werkconferentie is daartoe een communicatietraject opgesteld dat op 2 november 1995 door de raad is aangenomen.

Dit traject voorzag in vier discussie-avonden in de maanden november en december 1995 in de gemeente Zandvoort waarbij de concept-doelstellingen van de structuurschets zijn besproken. Iedereen die aan de discussie heeft deelgenomen is in januari 1996 een verslag van de avonden gezonden. De vele reacties op de avonden zelf en de ingezonden brieven zijn daarna verwerkt en de aanpassingen van doelstellingen zijn besproken met de begeleidingscommissie.

De elementen die positief werden verwelkomd, als de aandacht voor groen en beplantingen, het belang van een goed ingericht openbare ruimte, betere fietsverbindingen, belanghebbendenparkeren, aandacht voor de historische omgeving, woonomgevingsverbetering en voorkomen van overlast door parkeren en vrachtwagens in woonbuurten zijn gehandhaafd of zelfs nog versterkt.
Daarnaast is de behoefte aan wonen en goede voorzieningen voor bepaalde groepen van de bevolking als ouderen en speelplekken voor kinderen nadrukkelijker opgenomen.

Veel aandacht was er op de avonden voor verkeer, met de wens om tot een zekere regulering te komen buiten Zandvoort. Dit is uitgewerkt door bij de beleidsuitgangspunten ook voor verkeer te benoemen wat kwaliteitsverbetering betekent en welke maatregelen aan de rand van de regio en binnen Zandvoort mogelijk zijn. Bevorderen van het gebruik van openbaar vervoer en gelijktijdig verminderen van autoverkeer, signaleringssystemen bij drukte, meer aandacht voor 'zwakke' verkeersgebruikers als voetgangers en fietsers en parkeermaat-regelen in de woonwijken horen hier ook bij.

Op de avonden is ook gesproken over de identiteit van Zandvoort en de angst dat nieuwe plannen voor de "polen" in de boulevardzone opnieuw leiden tot kale gebouwen en gure harde open ruimten tussen de gebouwen. Achter de ideeën in de doelstellingen voor deze gebieden zit echter vooral de gedachte om te komen tot een goede verblijfsruimte en een meer herbergzame inrichting van dit gebied. Vanwege het belang van deze gedachten, de elementen uit de discussie en het streefbeeld voor de toekomst is duidelijker uitgewerkt in bij de hoofdlijnen van beleid. Hierbij is ook nadrukkelijk aandacht besteed aan een goed en vroegtijdig overleg met direct belanghebbenden, waarbij zoveel mogelijk zal worden bekeken hoe eventuele nadelen kunnen worden voorkomen.

bevolking naar leeftijdsgroep op 1 januari (primos-prognose)

Provincie	1996				2000				2005			
Gemeente	0-19	20-64	65+	Totaal absoluut	0-19	20-64	65+	Totaal absoluut	0-19	20-65	65+	Totaal absoluut
	in % van het totaal			(x 1000)	in % van het totaal			(x 1000)	in % van het totaal			(x 1000)
Zandvoort	17	62	21	15,5	18	62	21	15,3	18	61	21	15,1
Totaal Prov. N-H	23	64	13	2.489,7	23	63	13	2.560,6	24	63	13	2.647,4

Bron: CBS

De sterke vergrijzing van Zandvoort komt in de gemiddelde woningbezetting tot uiting door een afname tussen 1960 en 1990 van 3,5 inwoners per woning tot 2,2. Voor heel Nederland wordt voortzetting van die afname verwacht. Op grond van CBS onderzoek zal in Nederland als geheel het aantal huishoudens per inwoner met 5,5% toenemen. Bij een gelijkblijvend inwonersaantal in Zandvoort betekent dit een toename van de behoefte aan woningen met ook 5,5% of van ± 400 woningen.
De bouw van een groot aantal woningen (1970-1975: 1.060 woningen) leidde begin jaren zeventig, vrijwel alleen door een hoog migratiesaldo (750), tot groei van de bevolking. Toen al was het geboorteoverschot nagenoeg nihil. Er vestigden zich een groot aantal huishoudens van buiten de gemeente. In de tweede helft van de jaren zeventig was er wel een negatief geboorteoverschot (-300), maar het migratiesaldo van 510 voorkwam dat de bevolking afnam.

In het begin van de jaren tachtig zette het negatieve geboorteoverschot zich versterkt voort (-460), het migratiesaldo sloeg negatief om, er vertrokken meer inwoners, dan er zich vestigden (per saldo -150), zodat de bevolking toen afnam. In de tweede helft van de jaren tachtig ging het migratiesaldo terug tot iets boven nul en kwam er licht herstel in het negatieve geboorteoverschot (-383). De bevolkingsafname was geheel toe te schrijven aan het feit dat er meer inwoners overleden, dan er geboren werden.

Na 1989 is er een kentering gekomen in de bevolkingsafname en is weer sprake van lichte groei. Dit komt door een zich sinds 1987 manifesterende daling van het negatieve geboorteoverschot (levendgeborenen minus overleden) en een sinds 1989 optredende omslag van een negatief naar een positief migratiesaldo (vestiging van minus vertrek naar buiten de gemeente).

I. Geboorte, sterfte, vestiging en vertrek Gemeente Zandvoort

jaar	levendgeboren		overledenen		vestiging			vertrek		
					Totaal		w.o. uit buitenland	Totaal		w.o. uit buitenland
	Absoluut	0/00	Absoluut	0/00	Absoluut	0/00		Absoluut	0/00	
1985	123	7.8	192	12.1	798	50.5	121	828	52.4	140
1986	122	7.8	218	13.9	851	54.1	112	805	51.2	61
1987	134	8.6	181	11.6	764	48.8	98	855	54.7	90
1988	157	10.1	230	14.8	703	45.4	86	780	50.3	80
1989	123	8.0	221	14.3	938	60.7	115	794	51.4	53
1990	154	9.9	178	11.4	837	53.8	118	648	41.6	58
1991	138	8.8	199	12.7	783	50.0	122	708	45.2	109
1992	148	9.4	205	13.1	883	56.3	120	798	50.9	112
1993	135	8.6	231	14.7	815	52.0	127	749	47.8	77
1994	139	8.9	211	13.5	837	53.5	128	753	48.1	105

II. Totale bevolking op 1 januari, bevolkingsgroei en de totale bevolking op 31 december Gemeente Zandvoort

jaar	Bevolking op 1 januari		geboorte-overschot	vestigings-overschot	saldo-corr.	Totale bevolkings-groei		Bevolking op 31 december	
	Totaal	w.o. mannen				Absoluut	0/00	Totaal	w.o. mannen
1985	15.853	7.576	-69	-30	-1	-100	-6.3	15.753	7530
1986	15.753	7.530	-96	46	6	-44	-2.8	15.709	7503
1987	15.709	7.503	-47	-91	4	-134	-8.5	15.575	7397
1988	15.575	7.397	-73	-77	3	-147	-9.4	15.428	7295
1989	15.428	7.295	-98	144	5	51	3.3	15.479	7322
1990	15.479	7.322	-24	189	5	170	11.0	15.649	7391
1991	15.649	7.391	-61	75	-3	11	0.7	15.660	7388
1992	15.660	7.388	-57	85	1	29	1.9	15.689	7417
1993	15.689	7.417	-96	66	-6	-36	-2.3	15.653	7391
1994	15.653	7.391	-72	84	-10	2	0.1	15.655	7435
1995	15.655	7.435							

Bron: CBS

Onderzoek van het gewest toont aan dat tot 2000 het aantal huishoudens van samenwonenden zonder kinderen groeit met 310. Er komen minder huishoudens met kinderen (-40), het aantal huishoudens in de categorie een-oudergezinnen (dus met kinderen) daalt met 50 en het aantal huishoudens met alleenstaanden stijgt met 280. Bij ongeveer gelijkblijvend inwonersaantal leidt dit in het jaar 2000 tot een stijging van de woningbehoefte van 500 woningen, in plaats van de schatting van het woningmarktonderzoek van 400 woningen. Gevoegd bij de verwachtingen dat volgens alle onderzoeken tussen 2000 en 2005 zowel het inwonertal stijgt, als de gemiddelde gezinsgrootte nog verder daalt, zal de woningbehoefte waarin moet worden voorzien in ieder geval groter zijn dan 500.

Bijlage 3:

DETAILHANDEL EN WERKGELEGENHEID.

In 1991 waren er in heel Zandvoort 165 winkelvestigingen met in totaal ca. 11.000 m2 verkoopvloeroppervlakte.
De belangrijkste winkelconcentratie is te vinden in het centrum van Zandvoort. Ruim 85% van het aantal vestigingen en bijna 90% van de verkoopvloeroppervlakte is daar geconcentreerd.
De gemiddelde omzet per m2 verkoopvloeroppervlakte ligt 10% boven die van een kern met hetzelfde aantal inwoners. Dit effect moet toegeschreven worden aan de extra koopkracht van de aanwezige toeristen. Wanneer rekening gehouden wordt met enige koopkrachtafvloeiing naar Haarlem, wordt het aandeel van de toeristische bestedingen in de sector duurzame en overige goederen geraamd op circa 30%.
De kooporiëntatie van de eigen inwoners gericht op de Zandvoortse winkels is in de sector voedings- en genotmiddelen zeer hoog. Ruim 90% van de winkelbestedingen in deze sector komt terecht in de Zandvoortse vestigingen.

Binnen het hoofdwinkelcentrum zijn drie gebieden te onderscheiden met een verschillend karakter:
1.Kerkstraat, Kerkplein, Raadhuisplein en Passage Thorbeckestraat: overheersend duurzame en overige goederen met een aanbod gericht op toeristen (kledingboetieken, cadeaushops, souvenirs) en een sterke menging met horeca-voorzieningen;
2.Grote Krocht: accent op de sector voedings- en genotmiddelen, ondersteund door een aantal speciaalzaken en commerciële dienstverlening. Dit winkelgebied vervult vooral een functie voor de eigen inwoners;
3.Haltestraat: gemengd aanbod met voedings- en genotmiddelen, duurzame en overige goederen en diverse horecavoorzieningen met een accent op restaurants. Dit gebied heeft zowel een lokaal verzorgende functie als een aanbod gericht op toeristen.

Er kan worden geconstateerd dat plaatselijk uitwaaiering buiten deze assen plaats vindt. Met name de recente vestiging van een grote supermarkt aan de Oranjestraat zorgt voor een vergroting van de looproute, terwijl een grotere concentratie en circuitvorming meer adequaat zou zijn.

Ontwikkeling.

Zowel het aantal winkels als de totale verkoopvloeroppervlakte zijn in de afgelopen 15 jaar met circa 20% gedaald. In 1976 waren er in Zandvoort 213 vestigingen met ruim 13.000 m2 verkoopvloeroppervlakte. De daling is het sterkst geweest in de sector dagelijkse artikelen.
Algemeen mag worden gesteld dat een daling van het aantal winkelvestigingen in deze sector in de genoemde periode overeenkomt met het landelijk beeld. Als gevolg van schaalvergroting is de verkoopvloeroppervlakte elders echter nauwelijks afgenomen, terwijl dit in Zandvoort wel het geval is.

Ook in de sector duurzame en overige goederen zijn zowel het aantal winkels als het winkelareaal afgenomen in de genoemde periode van 15 jaar. In de afgelopen jaren is er echter sprake van enig herstel. Het aantal winkels is weer toegenomen maar de verkoopvloeroppervlakte stijgt nauwelijks.
Verondersteld wordt dat de toeristische functie van de badplaats (zondag-openstelling en afwijkende sluitingstijden) een positief effect heeft op de ontwikkeling van de winkelvoorzieningen.
Per januari 1996 telde Zandvoort 151 winkelvestigingen met een oppervlak van 12.574 m2.

Toename aantal huishoudens in Zandvoort

Volgens Primos-prognose 1992 tot 2000

Huishoudens	1992 aantal	2000 aantal	1992 in %	2000 in %	Toename absoluut	Toename relatief
Samenw. zo. kinderen	2.180	2.490	33 %	35 %	310	62 %
Samenw. met kinderen	2.380	2.340	36 %	33 %	(40)	-8 %
Eenoudergezinnen	330	280	5 %	4 %	(50)	-10 %
Alleenstaanden	1.780	2.060	27 %	29 %	280	56 %
Totaal	6.670	7.1,70	100 %	100 %	500	7 %

Bron: Statistiek Gewest Kennemerland; bewerkt GG/RO gemeente Zandvoort

Woningbouw vindt de komende jaren vooral plaats bij het station. Hier komen ruim 500 woningen in een wisselende samenstelling van gestapelde bouw en eengezinswoningen. 30% van de woningen is sociale huur en koop. Niettemin dient bij eventuele herstructurering van het gebied Prinsesseweg e.o. te worden overwogen daar de woonfunctie centraal te stellen. Zeker huisvesting voor ouderen heeft hier goede kansen. Daarnaast kan als uitgangspunt worden gehanteerd dat bij benutting van open plekken het wonen in principe prioriteit heeft. Ook zal bij de nieuwvestiging van detailhandel steeds de eis van bovenbewoning moeten worden gesteld. Alertheid dient te bestaan om steeds het wonen boven bestaande detailhandel, horeca en andere bedrijven te bevorderen, mede ten gunste van de sociale veiligheid in de winkelstraten.

Detailhandel Zandvoort januari 1996

DIS groep	Aantal vest.	Vvo totaal
1. Voedings- en genotmiddelen	35	4217
2. Kleding/mode-accessoires	40	1993
3. Schoeisel/leder-/reisart.	7	678
4. Drogist./parfum./med.art.	7	511
5. Woninginrichting	2	531
6. Wit-/bruingoed, elec.art.	4	242
7. Doe-het-zelf	5	276
8. Huish. en luxe art.	10	841
9. Bloem/plant/dier/tuinart.	10	794
10.Boek/tijdschr./kantoorart	.3	312
11.Sport/kamperen/speelgoed	6	546
12.Warenhuizen/detailh.alg.	1	780
13.Fiets/bromfiets/auto-ass.	3	216
14.Foto/optiek/uurwerk/juwel.	5	150
15.Detailh. 2e hands goed.	4	239
16.Overige detailhandel	9	248
TOTAAL	151	12574

Bron: KvK-Regio-base

Het gemeentebestuur heeft gekozen voor concentratie van detailhandelsvoorzieningen in het centrum, met name in de driehoeken ter weerszijden van de Louis Davidsstraat. Ontwikkelingen van nieuwe detailhandel in de boulevardzone is afgewezen. Een bouwplan dat de winkelfunctie rond het Raadhuisplein versterkt is in voorbereiding.

Het centrumgebied omvat het hoofdwinkelcentrum van Zandvoort dat tevens een verzorgende functie heeft voor de omliggende wijken en buurten.

In onderstaande tabel is de verdeling van winkelvoorzieningen tussen het centrum en het overige gebied van Zandvoort weergegeven.

Winkelvoorzieningen in Zandvoort (1991)

Zandvoort	centrum	overig	totaal
totaal aantal winkels	141	24	165
aantal winkels v.g.m.°	35	8	43
aantal winkels d.o.g.	106	16	122
totaal m2 v.v.o.	9.955	1.239	11.194
m2 v.v.o. v.g.m.	2.939	566	3.505
m2 v.v.o. d.o.g.	7.016	673	7.688

° v.g.m. = voedings- en genotmiddelen
d.o.g. = duurzame en overige goederen
v.v.o. = verkoopvloeroppervlakte

In het centrum van Zandvoort komen 2 keer zo veel winkels voor als in het hoofdwinkelcentrum van een kern van vergelijkbare omvang, terwijl de totale verkoopvloeroppervlakte een factor 1,4 groter is. Dit betekent dat de gemiddelde verkoopvloeroppervlakte per winkel relatief laag is. Dit geldt in sterkere mate voor de sector duurzame en overige goederen. Geconcludeerd mag worden dat het effect van toeristisch-recreatieve bestedingen wel tot uitdrukking komt in het aantal winkelvestigingen en de vertegenwoordiging van bepaalde branchegroepen uit de sector duurzame en overige artikelen, maar niet in de verkoopvloeroppervlakte.

Opvallend is verder het grote verschil dat naar voren komt tussen het grote aantal winkelvoorzieningen in het centrum en het geringe aantal in de overige gebieden in Zandvoort. Dit verschil kan grotendeels verklaard worden door de specifiek lokale omstandigheden: de ontstaanswijze en de ligging van deze gebieden ten opzichte van het centrumgebied. Het relatief geringe aantal winkels in het overige gebied vormt deels een verklaring voor het grote aantal winkels in het centrumgebied als gevolg van een sterke kooporiëntatie vanuit de omliggende buurten en wijken op het hoofdwinkelcentrum.

Het verzorgingsapparaat van Zandvoort is redelijk compleet. Er is een ruim aanbod in de sectoren voedings- en genotmiddelen en duurzame en overige goederen. In de oververtegenwoordiging van winkels met kleding en mode-accessoires, cadeau-shops en souvenirwinkels komt de toeristische functie van Zandvoort tot uitdrukking. Er is een ondervertegenwoordiging van meubelwinkels en winkels met doe-het-zelf artikelen. Aangezien deze branches gekenmerkt worden door een relatief grote verkoopvloeroppervlakte kan de afwezigheid hiervan voor een deel de verklaring vormen voor het relatief geringe winkeloppervlakte van het totale winkelapparaat.

Het belang van detailhandel, dienstverlening en horeca voor de werkgelegenheid in Zandvoort is evident.
Ook blijkt dat in Zandvoort vooral kleine bedrijven en vestigingen voorkomen waarbij zelfs een derde van de vestigingen een eenmansbedrijf is. De volgende tabellen geven een beeld van het aantal vestigingen in Zandvoort met een onderverdeling naar het aantal personen dat in een bedrijf werkt en van het aantal werkzame personen.
Voor een toeristische gemeente is de peildatum wat onhandig (januari), maar dit maakt in ieder geval duidelijk wat de jaarlijkse ondergrens is in werkgelegenheid in Zandvoort.

TABEL 1

Aantal vestigingen naar grootteklasse

Gem. : Zandvoort*) Maand: januari Jaar : 1995	**) zonder WP	0 WP	1 WP	2-4 WP	5-9 WP	10-49 WP	50-99 WP	>100 WP	Totaal
LANDB. EN VISSERIJ		-	-	-	-	-	-	-	- -
DELFSTOF. WINNING		-	-	-	-	-	-	-	- -
INDUSTRIE	1	4	22	13	1	4	-	-	45
NUTSBEDRIJVEN	-	-	-	1	-	-	-	-	1
BOUWNIJVERHEID	1	2	26	12	2	1	-	-	44
GROOTHANDEL	1	25	78	42	3	-	-	-	149
DETAILHANDEL	1	13	88	81	19	6	-	-	208
ZAKEL. DIENSTEN	1	119	111	36	10	10	-	-	287
VERZ. DIENSTEN	5	22	96	157	19	11	-	2	312
OVERIGE DIENSTEN	1	9	15	5	-	-	-	-	30
HOLDINGS	1	132	30	2	3	-	-	-	168
ORG. ZONDER ACTIVITEIT	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAAL GENERAAL	12	326	466	349	57	32	-	2	1244

*) aantal werkzame personen niet bekend
**)geen werkzame personen die meer dan 15 uur per week werken
Bron: Handelsregister KvK

Bijlage 4:

BRONNEN

1 Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland: Zandvoort; Provincie Noord-Holland, januari 1992.
2 Zandvoort in de jaren 1945 - 1965, W.M.B. Bosman, gemeentesecretaris Zandvoort, 1965
3 Struktuurschets Zandvoort, VHP Stedebouwkundigen, Rotterdam, 1992
4 Groenbeleidsplan Gemeente Zandvoort, Hollandschap, Adviesburo voor Stad- en Landschapsinrichting, Moerkapelle 1990
5 Beeldkwaliteitsplan Raadhuisplein Zandvoort, Gemeente Zandvoort, 1995
6 Herinrichting (winkel)centrum, Gemeente Zandvoort, 1996
7 Voorontwerp Bestemmingsplan Zandvoort-centrum, VHP Stedebouwkundigen, Rotterdam, 1996
8 Leefsituatie Onderzoek in Zandvoort, Aerdenhout en Bentveld, Provincie Noord-Holland, 1994
9 Buurten beoordeeld; Woonbeleving in de Zandvoortse woningcomplexen van Woningbouwvereniging "Eendracht Maakt Macht" en de Gemeente Zandvoort, 1992
10 De Toegangspoort naar een veiliger en leefbaarder Zandvoort; Integraal Veiligheidsbeleid in Zandvoort, Gemeente Zandvoort, 1996
11 Sociaal-economische Cijfernota 1995, Provincie Noord-Holland, afdeling Economische Zaken, 1995
12 De Woningmarkt in Zandvoort; Een peiling van de woningbehoefte in Zandvoort voor de komende vijf jaren, Nationale Woningraad, 1992
13 Verkeersstudie Zuid-Kennemerland, BGC 1979
14 Intentieverklaring (m.b.t. de aanpak van de problematiek van het) recreatieverkeer van 1991, gemeenten Haarlem, Heemstede, Bloemendaal en Zandvoort
15 Regionale Verkeers- en Vervoerplan (RVVP), Vervoerregio Haarlem/IJmond 1994
16 Notitie Integrale Benadering Kustverkeer Zandvoort/Bloemendaal aan Zee, Vervoerregio Haarlem/IJmond 1996
16 Recreatief Fietspadenplan Zuid-Kennemerland, Gewest Zuid-Kennemerland, 1992
17 Basisgegevens Gemeente Zandvoort en Vervoerregio Haarlem-Ijmond; overzichten van en trendweergave van de ongevalsgegevens in de periode 1989-1994, Rijkswaterstaat en ROV Noord-Holland, 1995.
18 CBS statistiek inzake het autobezit
19 Verkeersintensiteitsgegevens provincie Noord-Holland en gemeente Zandvoort; diverse jaren
20 Presentatiemateriaal Sternet, NS reizigers, 1996
21 Woningmarktverkenning Stationsomgeving Zandvoort, NS Vastgoed en Gemeente Zandvoort en Bouwfonds Woningbouw b.v., 1996
22 Werken aan Concurrentiekracht: het toeristisch beleid tot 2000, Den Haag 1996
23 Strategisch Marketing Plan 1997-1999, NBT, Leidschendam 1996
24 Geef mensen een stad waar ze trots op zijn, M. Hendrikx, in: Communicatie, februari 1996, jaargang 2, nr. 2, p. 35
25 De emancipatie van de oudere consument, I. van Teeseling, in: Intermediair, juli 1996, nr 27, p. 11-13
26 Toerpaper Kusttoerisme, in opdracht van Ministerie van Economische Zaken, 1995
27 Beleidsplan 1995 - 1999, VVV Zuid-Kennemerland 1994
28 Zandvoort aan Zet, verslag van de werkconferentie Toeristisch-recreatief Beleid Zandvoort, 1995
29 Structuurvisie Noord-Holland 2015, Provinciale Staten van Noord-Holland, 1990
30 Intergemeentelijk structuurplan Zuid-Kennemerland, 1993
31 Heemstede 2015 Beleidsstrategie 'Op Weg naar een nieuwe Heerlijkheid"
32 Concept-ontwerp Beheernota 1996-2000, Noordhollands Duinreservaat, Provinciale Landgoederen in Noord- en Zuid-Kennemerland en overige Provinciale Natuurgebieden, N.V. PWN, 1996

TABEL II

Arbeidsplaatsen in Zandvoort naar bedrijfstak en grootteklasse*

Gem. : Zandvoort	arbeidsplaatsen in vestigingen met ... werknemers						
	1	2-4	5-9	10-49	50-99	>100	
Jaar : 1994	WP	WP	WP	WP	WP	WP	totaal
ZANDVOORT	657	1122	610	1013	396	888	4686
Land-, tuin-, bosbouw en visserij	-	-	-	-	-	-	0
Industrie, ambacht en nutsbedrijven	22	40	22	83	-	-	167
Bouwnijverheid	33	44	16	20	-	-	113
Handels- en reparatiebedrijven	189	368	163	138	57	-	915
Horeca	34	369	171	126	-	438	1138
Vervoer, opslag- en communicatiebedrijven	9	11	5	147	-	-	172
Financiële instellingen, zakel. dienstverlening	249	147	110	76	-	-	582
Overheid, onderwijs, gezondheid en welzijn	43	53	75	263	339	250	1023
Ideële org., cultuur, sport, recr. en ov. dienstverl.	78	90	48	160	-	200	576

bron: B.O.S., Vestigingenregister Zuid-Kennemerland

*incl. werknemers in deeltijdbanen

Kijken we naar de bevolking van Zandvoort die beroepsmatig in Zandvoort zelf of daarbuiten werkt, dan geven de verschillen in omvang van de beroepsbevolking al een beeld van het forensisme Zandvoort uit.

ZANDVOORT

Bevolking	Totaal	15.575	15.428	15.479	15.649	15.660	15.689	15.653
	15-64 jaar	10.511	10.434	10.459	10.533	10.535	10.508	10.465
Bedrijfsterrein	netto oppervlakte	-	-	-	1.1	1.1	1.1	1.1
in hectare	wv uitgeefbaar	-	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0
Werkzame personen	Landbouw en visserij						0	0
per bedrijfstak	Industrie en bouwnijverheid						375	250
	Comm. dienstverl.						2575	2550
	Niet comm. dienstverl.						1425	1650
	Totaal	3975	3975	4325	4425	4350	4400	4450
Niet-werkende werkzoekenden		-	-	-	-	-	700	725
Beroepsbevolking	Totaal	-	-	-		7000	-	
	Werkzaam	-	-	-		6700	-	

Bron: BIS (EZ-NH)